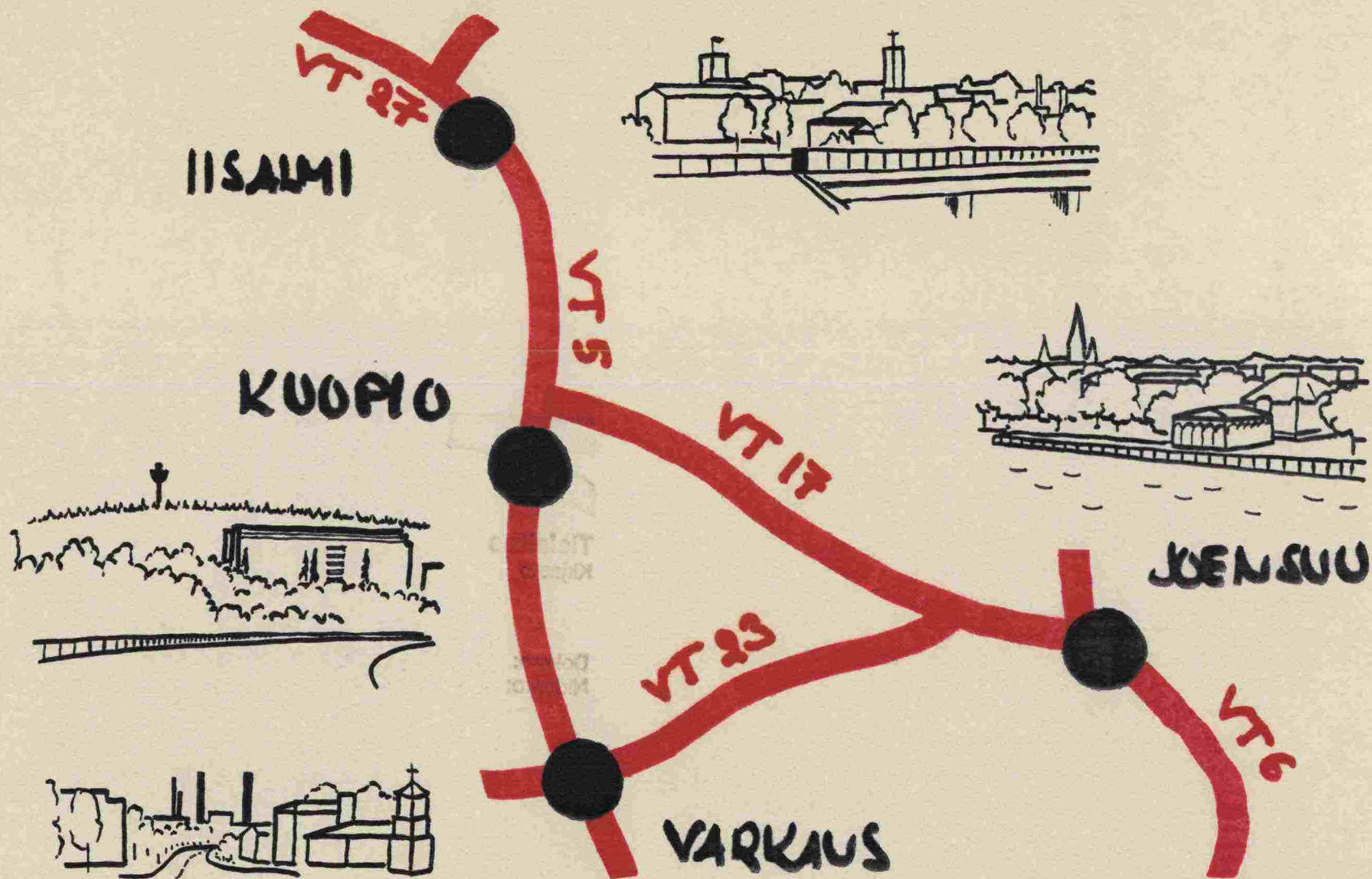


Tielaitos

# Kaupunkiseutujen pääväylät - tilaselvitys

Iisalmi, Joensuu, Kuopio, Varkaus



Kuopio 1996

Tielaitos

Savo-Karjalan tiepiiri

08 TIEL / SK



**Tielaitos**  
**Kirjasto**

Doknro: 960822  
Nidenro: 961095

## Alkusanat

"Kaupunkiseutujen pääväylät" -selvitys on osa Savo-Karjalan tiepiirin liikennenympäristön tilan selvitystä, josta aiemmin ovat valmistuneet melua, pohjavesiä, ilman laatua, taajamia sekä luontoa, maisemaa ja kulttuuriympäristöä koskevat selvitykset.

Tielaitoksen keskushallinto on laatinut alustavat ohjeet kuhunkin osaselvitykseen.

"Kaupunkiseutujen pääväylät" -selvityksessä on tarkasteltu Kuopion, Joensuun, Varkauden ja Iisalmen kaupunkialueilla olevien yleisten teiden ympäristön tilaa.

Selvityksen on tehnyt LT-Kuopio Oy Savo-Karjalan tiepiirin toimeksiannosta. Työtä on tiepiirissä valvonut Airi Muhonen. Työtä varten perustettuun ohjaavaan työryhmään ovat kuuluneet suunnitteluryhmän päällikkö Hannu Nurmi, suunnittelija Ari Varonen ja ympäristösuunnittelija Airi Muhonen Savo-Karjalan tiepiiristä sekä DI Markku Hulkkonen, fil.maist., valt.lis. Aija Kettunen ja hortonomi Tuula Karhunen LT-Kuopio Oy:stä. Työhön ovat osallis-

tuneet myös DI Petri Launonen ja ins. Matti Romppanen LT-Kuopio Oy:stä.

Kaupunkikohtaisiin neuvotteluihin ovat osallistuneet:

Kuopiosta

Matti Asikainen  
Lea Pöyhönen  
Kalle Pöllänen  
Erkki Pärjälä

Joensuusta

Tuomas Kettunen  
Martti Varis  
Jari Leinonen

Varkaudesta

Jouko Miikkulainen  
Karita Krooks  
Eija Harjula  
Kaj Pirinen  
Virva Ahtola

Iisalmesta

Juhani Räisänen  
Raimo Saarenvirta  
Helena Valta  
Osmo Koivistoinen



## Tiivistelmä

"Kaupunkiseutujen pääväylät" - selvityksessä tarkastellaan Kuopion, Joensuun, Varkauden ja lisalmen kaupunkialueilla olevien yleisten teiden ympäristön tilaa. Tarkastelualueita ovat maankäytön ja liikenteen välinen vuorovaikutus, kaupunkikuva, orientoitavuus, pääväyliä suhde luontoon sekä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteydet.

Lähtökohtana ovat kaupunkien erityispiirteet sekä maankäyttöä ja yleisiä teitä koskevat suunnitelmat ja selvitykset. Selvitysten tavoitteena on tärkeimpien toimenpidetarpeiden määrittely kaupungeittain.

Kaikissa tarkasteltavissa kaupungeissa pääväyliä ja kaupunkirakenteen suhde on erilainen, mikä johtaa erilaisiin ongelmiin ja ratkaisuihin.

Lisalmessa tärkeimmät yleistä tiestöä koskevat puutteet tulevat ohikulkutien rakentamisen yhteydessä korjattua. Kaupungin sisäisen liikenteen järjestely ja kaduksi jäävän vanhan valtatie ympäristö vaativat toimenpiteitä.

Joensuussa kehätiesuunnitelman toteutus parantaa monia nykyisiä ongelmia. Kehätiesuunnittelun yhteydessä ei kuitenkaan suunniteltu liikennemelun torjuntaa, vaikka haitta todettiin. Myös kehätien kaupungin puolelle jäävät valtatieosuudet, jotka tulevat muuttumaan kaduiksi, kaipaavat paikoitellen melusuojausta ja tieympäristön jäsentämistä sopeutuakseen paremmin kaupunkikuvaan.

Kuopiossa kattavaa liikennejärjestelmäsuunnitelmaa pidetään tarpeellisenä valtatiehen tukeutuvan nauhakau-pungin kevyelle- ja joukkoliikenteelle aiheuttamien kielteisten vaikutusten välttämiseksi. Kiireellisimmäksi todettujen melusuojausten ja viitostien maisemasuunnitelmassa todettujen toimenpidetarpeiden toteuttaminen poistaa esille tulleita ongelmia. Kuopiossa orientoitavuus kaipaa myös parantamista.

Varkaudessa valtatie 5 parannushankkeissa on kiinnitettävä huomiota valtatiellä oleviin vaarallisiin liittymiin ja epämääräisen tieympäristön sekä orientoitavuuden parantamiseen.

Varkaudessa on myös kevyen liikenteen liikenneturvallisuuden parantamis- ja meluntorjuntatarpeita. Valtatie 23 keskustaosuudella haasteena on kaupungin sisäisen liikenteen ja valtatie liikenteen yhteensovittaminen.



## SISÄLLYSLUETTELO

Alkusanat	1
Tiivistelmä	2
Sisällysluettelo	3
1. Johdanto	4
1.1 Yleistä	4
1.2 Tavoitteet	4
1.3 Selvitystehtävä	4
2. Kaupunkikohtainen tarkastelu	6
2.1 Iisalmi	6
2.2 Joensuu	11
2.3 Kuopio	16
2.4 Varkaus	20
3. Johtopäätökset	24

## 1. Johdanto

### 1.1 Yleistä

"Kaupunkiseutujen pääväylät" - selvityksessä tarkastellaan kaupunkialueilla olevien yleisten teiden ympäristön tilaa. Selvitystyötä varten tielaitoksen keskushallinto on laatinut ohjeen, joka on nimeltään "Kaupunkiseutujen pääväylät - tilaselvitys". Savo-Karjalan tiepiirissä selvitys koskee Kuopion, Joensuun, Varkauden ja Iisalmen kaupunkia. Näiden kaupunkien olosuhteet poikkeavat toisistaan, ja kaupunkien yleisille teille on sekä tiepiiriin että kaupunkien toimesta tehty tai tekeillä erilaisia selvityksiä ja suunnitelmia. Näistä syistä jokaista kaupunkia tarkastellaan sen omista lähtökohdista eikä keskushallinnon tekemää ohjetta noudateta yksityiskohtaisesti. Selvitystyötä rajattiin lisäksi niin, että tarkastelussa keskitytään olemassa olevan suunnittelu-, kaava- ja selvitysaineiston hyödyntämiseen.

Yhteistyö kaupunkien henkilöstön ja tiepiiriin rakennushankkeiden projektipäälliköiden kanssa oli työn aikana tiivistä. Jokaisessa kaupungissa järjes-

tettiin neuvottelu, johon osallistui maankäyttö-, liikenne- ja ympäristönsuojeluasioita hoitavia viranhaltijoita.

Kaupungeista käytettävissä on erityyppistä aineistoa, mikä vaikutti myös raportin sisältöön.

### 1.2 Tavoitteet

Selvityksen tavoitteena on määritellä kaupunkikohtaisesti tärkeimmät toimenpide- ja parantamistarpeet, luoda yleiskuva kaupunkien liikenneympäristön tilasta sekä lisätä kaupunkien ja tiepiiriin välistä yhteistyötä.

### 1.3 Selvitystehtävä

Selvityksen kohteena ovat kaupunkialueilla sijaitsevat yleiset tiet. Myös niihin välittömästi liittyviä katuja tarkastellaan jonkin verran. Tarkastelutasona on yleiskaava. Selvitykseen otettavien väylien valinnassa on otettu huomioon lähivuosina tapahtuvat teiden hallinnolliset muutokset.

Selvityksen keskeisimmät osatehtävät ovat:

1. *Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutuksen selvittäminen sekä liikenteen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden arviointi.* Tarkastellaan maankäytön ja liikenteen keskinäisiä vuorovaikutussuhteita sekä liikenneväylien ongelmia ja puutteita.
2. *Kaupunkikuvan arviointi.* Tarkastellaan kaupunkikuvan ja maiseman suhdetta pääväyliin.
3. *Kaupungin orientoitavuuden arviointi yleiseltä tieverkolta katsottuna.* Tarkastellaan mm. luonnollista ja opastuksenvaraista orientoitavuutta.
4. *Väylästä suhde luontoon.* Tarkastellaan väylien ja ekosysteemin välisiä ristiriitoja ja tien sopeutumista maastoon.
5. *Kevyen liikenteen verkon ja joukkoliikenneyhteyksien ongelmat ja puutteet.* Tarkastellaan yleisten teiden kevyen liikenteen väyliä tai niitä korvaavia väyliä, pääväylien ja kevyen liikenteen väylien risteämistä sekä joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyjä ja pysäkkien saavutettavuutta.

Selvityksen kohteena olevissa kaupungeissa oli meneillään tai juuri valmistunut seuraavia pääväylien ympäristön tilan kannalta keskeisiä hankkeita:

Valtatien 5 uutta Iisalmen ohittavaa linjausta rakennetaan parhaillaan ja ohitus otetaan käyttöön kuluvan vuoden 1996 aikana. Ohikulkutien suunnitteluasiakirjoissa ja vaikutusselvityksessä on käsitelty ympäristön tilan selvitykseen liittyviä asioita, erityisesti liikenteen toimivuutta, liikenneturvallisuutta, tieympäristöä ja melutilannetta. Ohikulkutien suunnittelun yhteydessä käsitelty tieverkko kattaa suuren osan pääväylien ympäristön tilan selvityksessä käsiteltävää verkkoa.

Joensuun kehäväylän kehittämistä koskeva yleissuunnitelman tarkistus valmistui keväällä 1996 ja se käsittää suuren osan taajama-alueella sijaitsevista yleisistä teistä.

Koska Kuopion ohittava valtatie 5 on tärkeä väylä sekä pitkämatkaiselle että kaupungin sisäiselle liikenteelle, valtatiehen kohdistuu jatkuvasti suunnittelua ja toimenpiteitä. Meneillään ovat mm. suunnitteluhankkeet välillä Petonen - Siikalahti ja Päiväranta - Vuorela. Viitostien maiseman yleissuunnitelma valmistui vuonna 1995. Kaupungin omassa maankäytön suunnittelussa erityistä huomiota kiinnitetään liiken-

teen ja kaupunkirakenteen väliseen suhteeseen.

Varkaudessa valtatie 23, joka lävistää kaupungin keskustan ja on keskusta-osuudella katu, muuttuu yleiseksi tieksi. Keskustan länsipuolelta ohittavan valtatie 5 parantamista koskevia suunnitteluhankkeita on myös käynnissä.



## 2. Kaupunkikohtainen tarkastelu

### 2.1 Iisalmi

#### Sijainti, kaupunkirakenne, maankäyttö ja pääväylästä

Iisalmen kaupunki sijaitsee Poroveden ja Palojsjärven välisellä kannaksella. Asutus levittäytyy Poroveden itärannalle ja osittain pienen Palojsjärven ympärille. Palojsvirta, jonka kaikki etelästä keskustaan tuleva liikenne ylittää, rajaa keskustaa etelässä. Kaupungin läpi kulkee Kuopio - Kajaanin rautatie (Kartta 1A).

Kaupungin ydinkeskustassa on ruutukaavarakenne, mutta reuna-alueilla rakenne muuttuu hajaantuneeksi (yhdyskuntarakenne muuttuu tyypiltään orgaaniseksi) sijoittuen nauhana ja ryppäinä etupäässä vanhan valtatie 5 varrelle. Kaupunki on selkeästi yksikeskustainen. Keskustan ydinalueen muodostavat tori, linja-autoasema ja Raatihuone.

Päivittäistavarakaupan pinta-alasta n. 70 % ja kaupan erikoispalveluista n. 85

% sijaitsee kaupungin keskustassa. Maankäytöllisenä tavoitteena on ydinkeskustan elinvoimaisuuden säilyttäminen. Tavoitteeseen pyritään ydinkeskustaa eheyttämällä sekä saavutettavuutta ja viihtyvyyttä lisäämällä. Kaupungin kasvusuuntina ovat pohjoinen ja etelä. (Kartta 1C)

Parhaillaan rakennettava, kuluvana vuonna 1996 liikenteelle avattava valtatie 5 uusi linjaus ohittaa taajaman itäpuolelta, ja valtatie 27 ohittaa kaupungin pohjoispuolelta. Keskustan liikenteellinen syöttö tapahtuu näiltä pääväyliltä neljän sisääntuloväylän kautta. (Kartta 1B)

Väylästäön hallinnollinen tilanne ilmenee kartalta 1A. Ohikulkutien valmistuksen jälkeen siirtyy nykyinen valtatie 5 kaupungin puolelle jääviltä osuuksiltaan kaupungin hallintaan. Hallintasuhteen muuttamisesta on tiepiirillä ja kaupungilla keskinäinen sopimus.

#### Suunnittelutilanne

- Ohikulkutien rakentamisen myötä tärkeimmät yleistä tiestöä koskevat

suunnitelmat on toteutettu tai niitä toteutetaan parhaillaan. Ohikulkutiehankkeesta on tehty myös kattava vaikutus selvitys.

- Keskustan osayleiskaavoitus, johon liittyy tavoitteellinen liikennesuunnitelma, on meneillään.

#### Kaupunkikuva ja katutila

Iisalmen keskustan muotoutumiseen on vaikuttanut eniten alueen topografia, ydinkeskustan voimakas ruutukaavageometria sekä vesistöjen sijainti. Kaupunkikuva on kehittynyt vanhasta, puutalovaltaisesta rakennuskannasta epäyhtenäisiksi betoni- ja tiilikerrosta-alueiksi. Kaupungin identiteetille merkityksellisiä ovat Palojsvirta ja Pohjolankadun koivukujanne.

Ohikulkutielle (VT 5) kaupunki ei käytännöllisesti katsoen näy kuin vilaukselta Kilpivirran sillalta (Kartta 1D). Tämän vuoksi orientoituvuuteen ohikulkutieltä on kiinnitetty huomiota erityisesti eteläisen pääsisääntuloliittymän valaistus- ja ympäristösuunnittelussa. Lisäksi kaupunki hoitaa pääväylien lähialueilla olevien taajamametsiensä maisemaa ja ylläpitää maisema-

peltoja. Erityistä huomiota kiinnitetään Koljonvirran kulttuurimaisemaan.

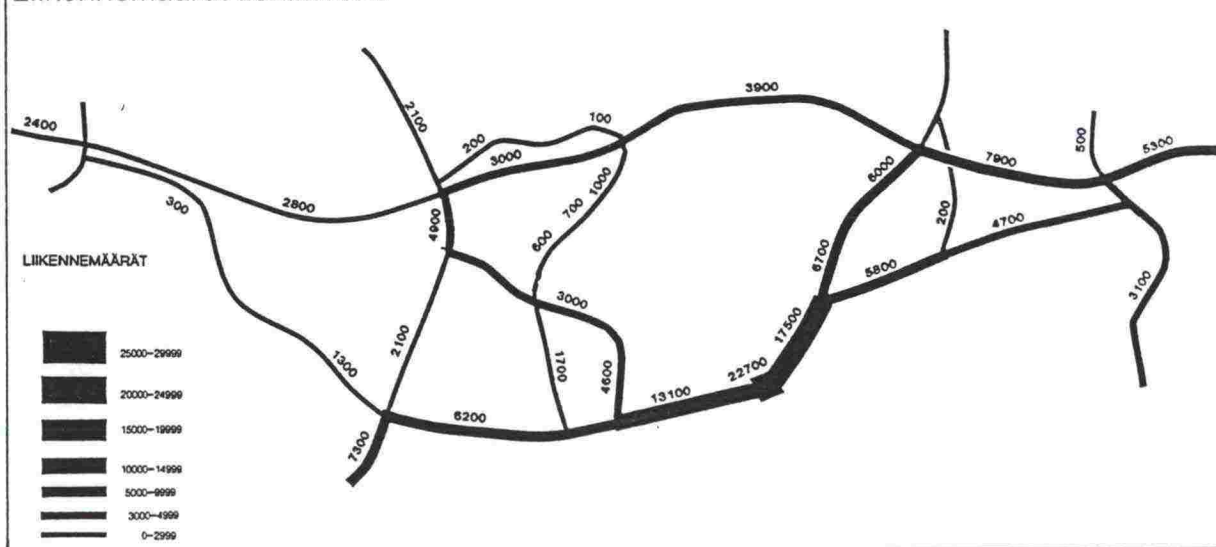
Tiepiirin ja kaupungin tulisi yhteistyössä tarkistaa sisääntulo-osuuksien ilme ja tiemaisema siten, että ne muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden valtatie liittymästä keskustaan. Vanha viitostie on keskustan lähestymisalueella leveä ja valtatiemäinen. Se sopii huonosti kaupunkiympäristöön eikä ole kevyen liikenteen kannalta viihtyisä.

### Liikenne ja liikenneturvallisuus

Kun Iisalmen ohikulkutie otetaan käyttöön, poistuu viimeinen suuri liikenteellinen tukos valtatieltä 5 väliltä Helsinki-Sodankylä. Ohikulkutien ennustettu liikennemäärä vaihtelee välillä 2800-7900 ajon./vrk (KVL-ennuste 1994).

Liikennemäärä keskustassa tulee vähenemään ohikulkutielle siirtyvien ajoneuvojen verran eli noin 4000 ajon./vrk. Esimerkiksi Paloisvirran sillalla liikennemäärien ennustetaan nousevan nykyiselle tasolle vuoteen 2015 mennessä. Liikenteen sijoittuminen tulee muuttumaan laajemmaltikin

Liikennemäärät Iisalmessa



uuden ohikulkutien rakentamisen myötä. Kaikista yleisten teiden onnettomuuksista valtatiellä 5 on tapahtunut noin 60 %. Vastaavasti katuverkon onnettomuuksista noin 60 % tapahtuu Pohjolankadulla. Uuden ohikulkutien rakentamisen on arvioitu vähentävän henkilövahinko-onnettomuuksia vuositasolla 15 % sillä tie- ja katuverkolla, johon se vaikuttaa. Onnettomuusalttiiksi jää edelleen vanha vt 5 välillä Koljonvirran kiertoliittymä - uusi vt 5 (tuleva maantie 588), mutta liikennemäärien vähetessä kolmasosaan tulevat myös onnettomuusmäärät vastaavasti vähenemään (Kartta 1E).

Katuverkkoon kuuluva Pohjolankatu jää vielä onnettomuusalttiiksi huolimatta liikennemäärien vähenemisestä. Liikenteelliset ongelmat helpottuvat uuden ohikulkutien ja sille siirtyvän liikenteen ansiosta. Mikäli ohikulkutietä ei rakennettaisi, tultaisiin katuverkkoon kuuluvan Pohjolankadun kapasiteetti ylittämään. Ohikulkutien myötä pohjoisen suunnan ja erityisesti Kajaanin suunnan sisääntulo kaupunkiin muuttuu rakennettavalle Ratakadulle. Ratakatu liittyy Kilpivirrantiehen kohdassa, jossa Kilpivirran tie alittaa rautatien. Liikennemäärien kasvaessa tätä kautta kaupunkiin tuleva liikenne aiheuttaa



ruuhkaa mm. Pohjolankadun ja Kilpivirrantiiden liittymään, mihin onkin suunniteltu liikennevalot (toteutuminen mahdollisesti 1997). Maantiellä 563 ja 5870 olevat liian matalat rautatiesiltojen alikulut tullaan korottamaan normaaleiksi.

### Liikennemelu

Tiepiiri on aikaisemmin arvioinut, että valtatie 5 ja siihen liittyvien teiden varrella häiriintyy liikenteen melusta nykyisellä liikenneverkolla 1300 ihmistä. Ohikulkutien avulla voidaan meluhaitta poistaa arviolta 550 ihmiseltä. Ohikulkutien rakentamisen yhteydessä melusuojausta on toteutettu suunniteltua enemmän ja tämän seurauksena ohikulkutien melualueella jää suojamatta vain muutama yksittäinen asuinrakennus.

Liikennemelu on ollut ja tulee olemaan edelleenkin niiden iisalmelaisten haitta, jotka asuvat vanhan valtatievarrella. Melualueella on asutusta erityisesti keskustan eteläpuolella sisääntuloväyläksi jäävän osuuden varrella ja jonkin verran myös keskustan pohjoispuolella. Mm. Kirkonsalmen ala-

asteelle ja Pihlajaharjun asutukselle liikennemelusta tiedetään olevan haittaa (Kartta 1E). Vaikka liikennemäärien on ennustettu palaavan vanhalla valtatiellä entiselleen noin vuoteen 2015 mennessä, nopeuksien aleneminen, raskaan liikenteen väheneminen ja sisääntuloväyläksi jäävän osuuden linjauksen muuttuminen keskustan eteläpuolella tulee vähentämään haittoja olennaisesti. Meluntorjunnan tarve ja mahdollisuudet olisi kuitenkin hyvä tarkistaa koko vanhan valtatieosuudella.

### Kevyt liikenne ja joukkoliikenne

Valtatie liikenteen siirtyessä ohikulkutielle, kevyt- ja paikallisliikenne jää pääosin nykyiselle katuverkolle. Kevyen liikenteen toimivuus onkin keskustan ulkopuolella kohtalainen. Keskustassa sen sijaan turvallisuus ei ole riittävää. (Kartta 1F)

Kevyen liikenteen olosuhteita ja yhteyksiä, erityisesti pohjois-eteläsuuntaisesti kaupungin läpi, tulisi tarkastella kokonaisvaltaisesti. Kevyen liikenteen yhteyksien, olosuhteiden ja mm. pysäköintijärjestelyjen parantami-

nen vanhan valtatie/Pohjolankadun läheisyydessä tulisi olla yksi ympäristösuunnittelun ja katutilan uudelleenjärjestämisen tavoite.

Kaupungin luottamushenkilöiden taholta on tuotu esille Ahmonsalmi - Peltosalmi kevyen liikenteen yhteyden puute. Verkollinen yhteyspuute on myös valtatie 27 varrella välillä Koljonvirta - Kilpivirrantie.

### Yhteenveto ja johtopäätökset

#### Yleiset tiet

Ohikulkutien rakentamisen myötä tärkeimmät yleistä tiestöä koskevat puutteet tulevat korjattua.

#### Ohikulkutien kaupungin puoleinen alue

Koska liikennemäärät jäävät keskustassa ohikulkutien toteuttamisesta huolimatta suuriksi, jää Pohjolankatu edelleen onnettomuusalttiiksi. Pohjolankadun muuttaminen läpiajokadusta kaupunkikatumaismaksiksi lisäisi liikenneturvallisuutta, koska nopeudet



hidastuisivat. Keskustan liikenteen sujuvuutta voisi parantaa myös mm. pysäköintijärjestelyillä, yksisuuntaistamisilla sekä ajokaistoja järjestelemällä ja lisäämällä. Myös kävelykatuosuudet parantavat keskustan viihtyvyyttä ja turvallisuutta.

Tiepiirin ja kaupungin tulisi yhteistyössä tarkistaa myös sisääntulo-osuuksien ilme ja tiemaisema siten, että ne muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden valtatie liittymästä keskustaan. Vanha valtatie on keskustan lähestymisalueella leveä ja valtatiemäinen. Se sopii huonosti kaupunkiympäristöön eikä ole kevyen liikenteen kannalta viihtyisä.

Koko kaupunkialueella olisi tehtävä kattava kevyen liikenteen yhteyksien ja olosuhteiden tarkastelu, sillä pääväylän ohittaessa kaupungin kevyen liikenteen yhteydet keskustassa vaativat selkeyttämistä.

Meluntorjunnan tarve ja mahdollisuudet olisi tarkistettava vanhan valtatievarrella sekä keskustan etelä- että pohjoispuolella.



Näkymä Kilpivirrälle valmistuvalta ohikulkutieltä.

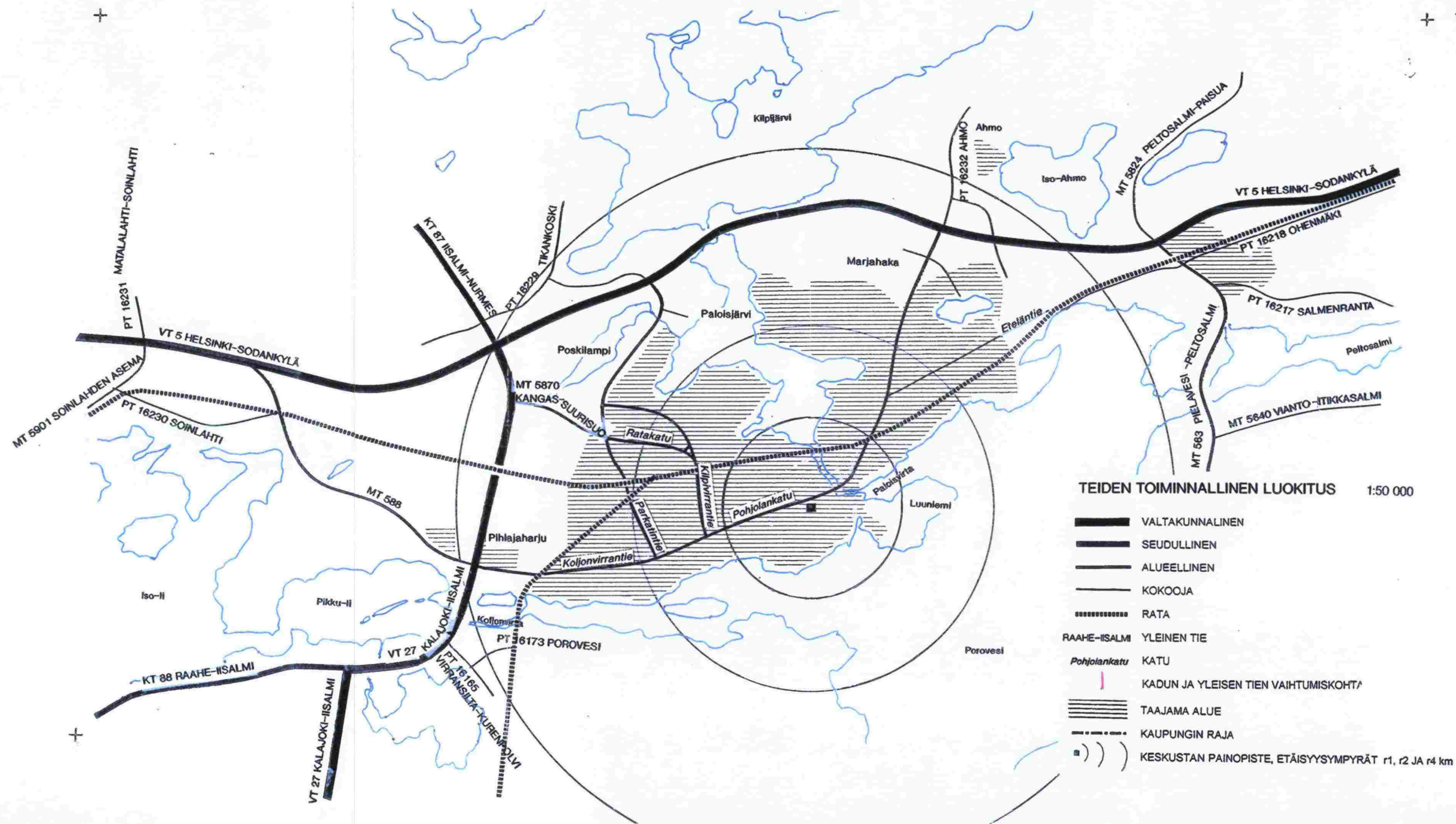
Etelästä kaupunkiin tuleva liikenne  
kulkee Paloisvirran sillan kautta.



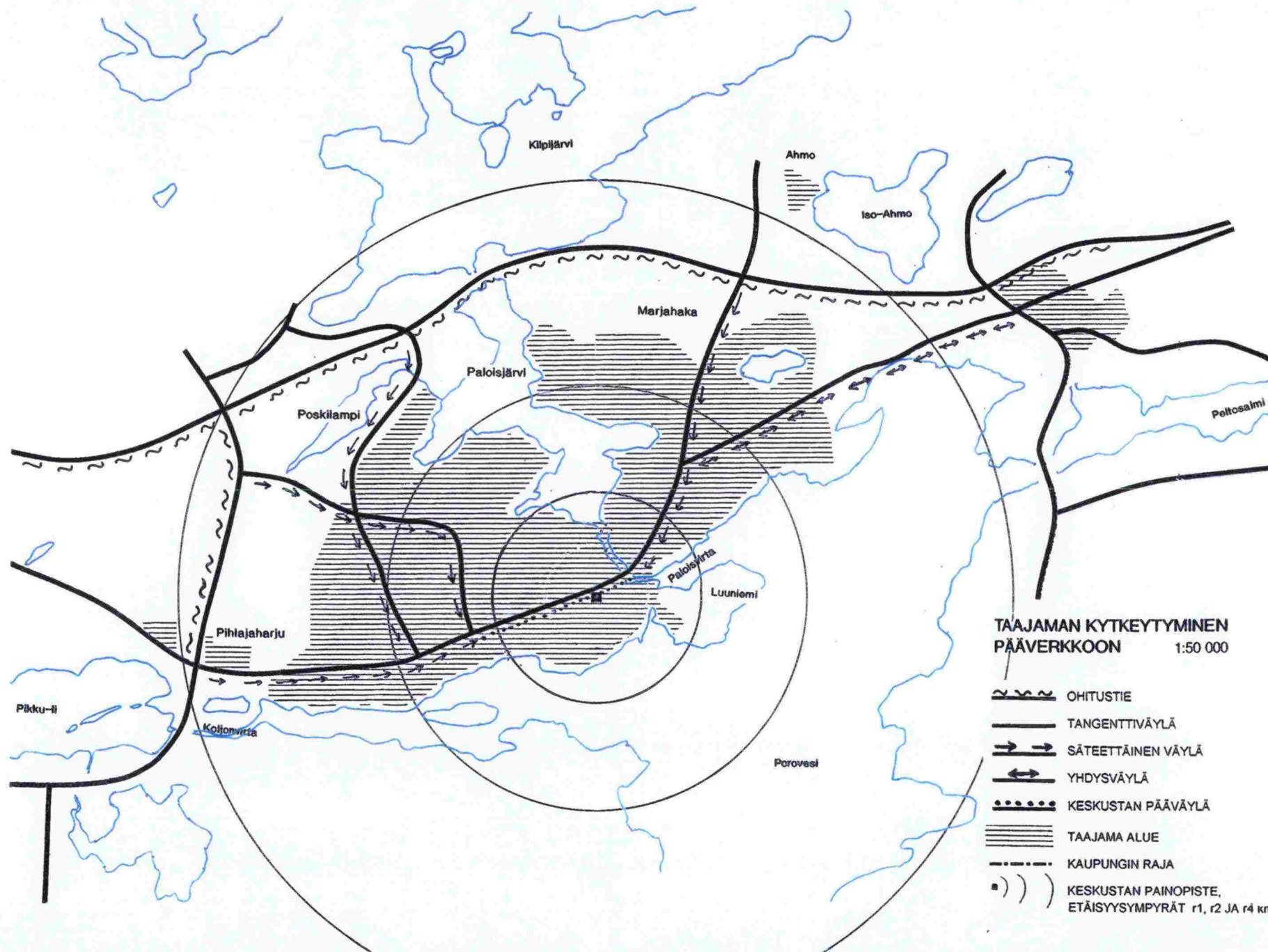
Vanha valtatie 5 on sisääntulotienä  
leveä ja paljas. Kuvassa sisääntulo  
pohjoisesta.



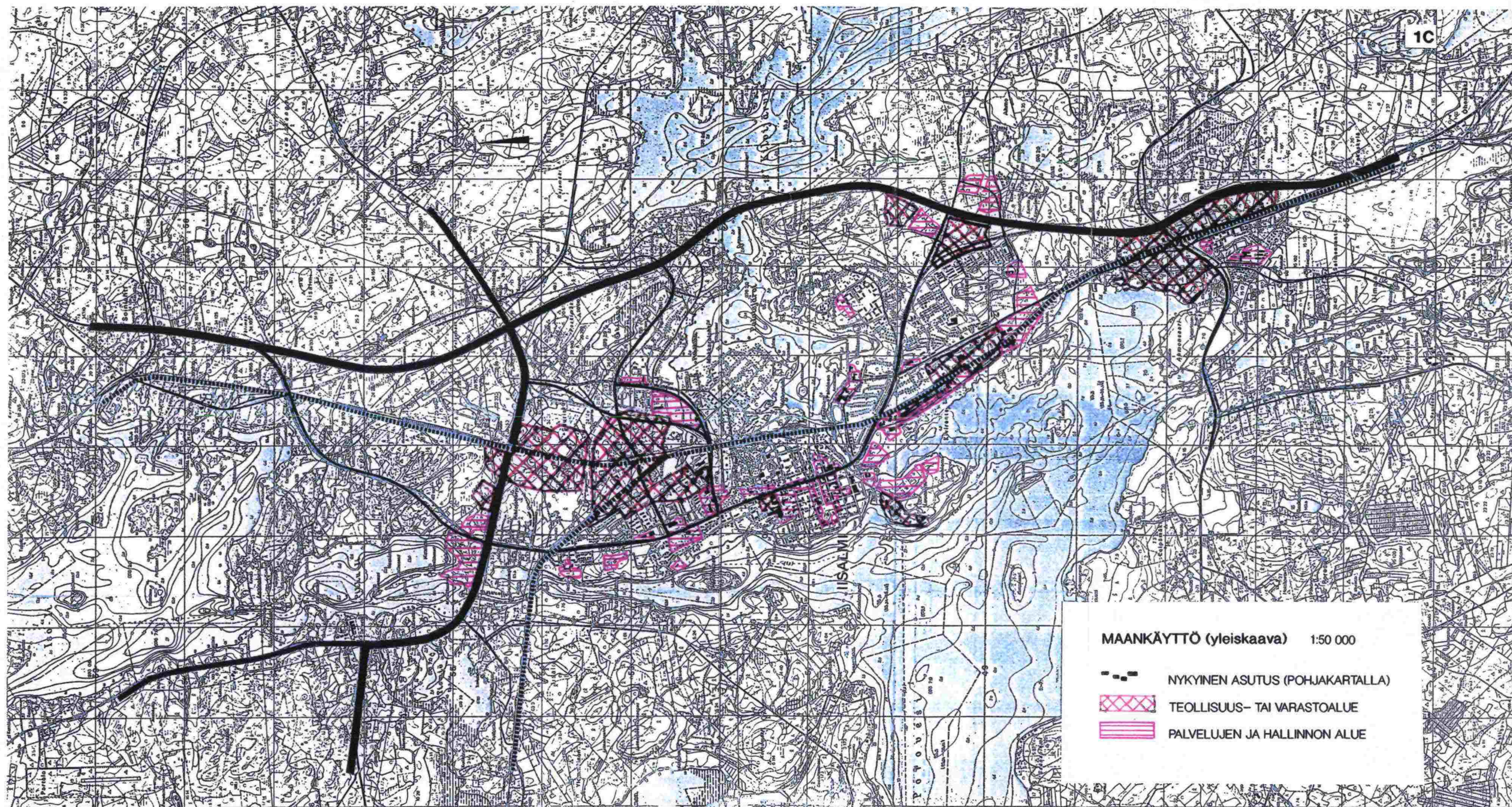











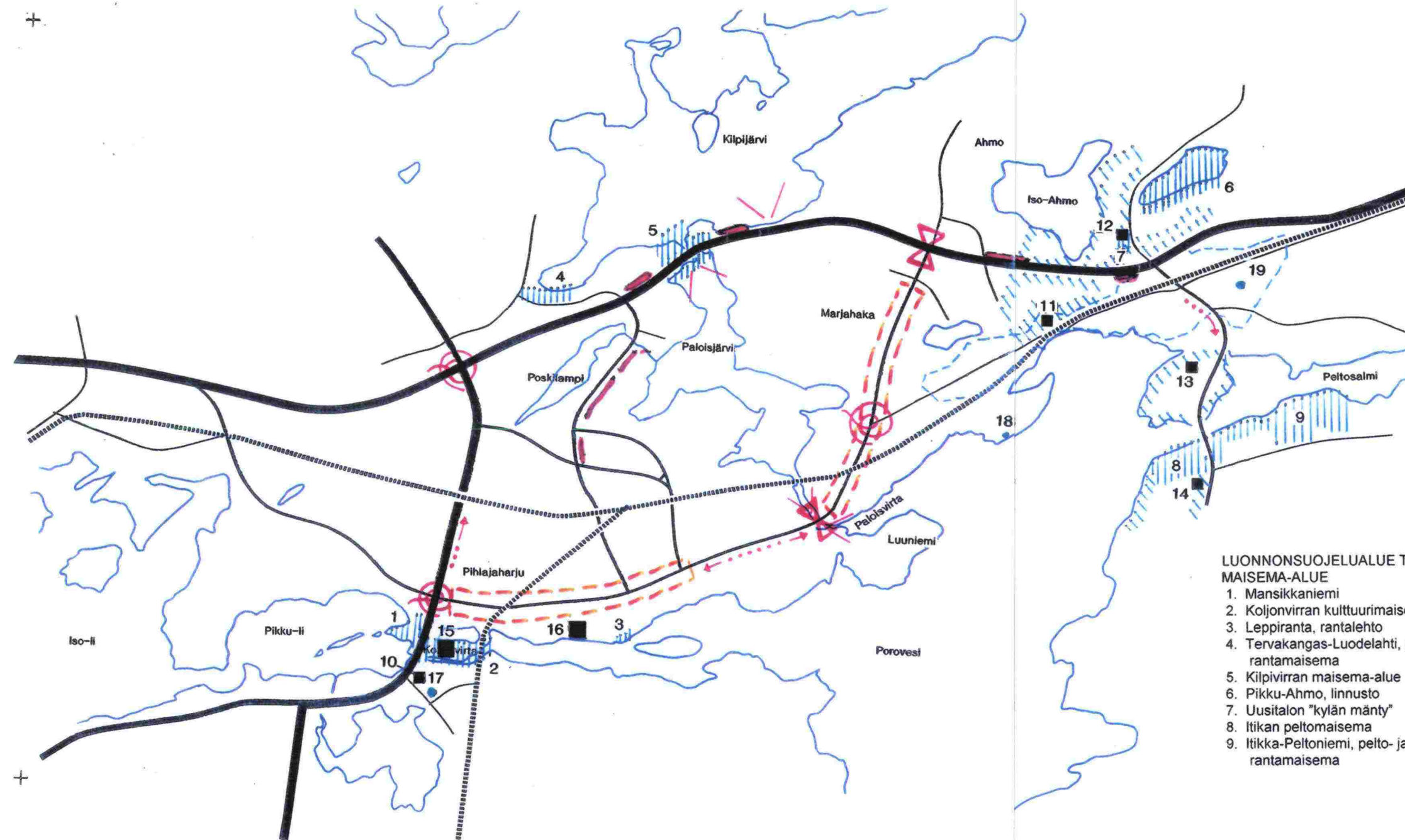




MAANKÄYTTÖ (yleiskaava) 1:50 000

-  NYKYINEN ASUTUS (POHJAKARTALLA)
-  TEOLLISUUS- TAI VARASTOALUE
-  PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE





+ YMPÄRISTÖ 1:50 000

1D

KESKEISET TEKIJÄT - HAVAITUT ONGELMAT

- LUONNONSUOJELUALUE TAI ARVOKAS MAISEMA-ALUE
- RAKENNUS- TAI KULTTUURIHISTORIALLINEN SUOJELUKOHDE
- RAKENNUSLAINSÄÄDÄNNÖN NOJALLA SUOJELTU ALUE
- MUINAISMUISTOALUE
- MAA- JA METSÄTALOUSALUEENA SÄILYTETTÄVÄ KOHDE
- POHJAVEDENOTTAMON SUOJA-ALUE
- MELUESTE NYKYINEN
- SOLMUKOHTA
- PORTTIKOHTA
- KEHITETTÄVÄ TIEOSUUS
- AVAUTUVA NÄKYMÄ
- PUUTTUVIA KEVYEN LIIKENTEEN YHTEYS

LUONNONSUOJELUALUE TAI ARVOKAS MAISEMA-ALUE

1. Mansikkaniemi
2. Koljonvirran kulttuurimaisema
3. Leppiranta, rantalehto
4. Tervakangas-Luodelahti, pelto- ja rantamaisema
5. Kilpivirran maisema-alue
6. Pikku-Ahmo, linnusto
7. Uusitalon "kylän mänty"
8. Itikan peltomaisema
9. Itikka-Peltoniemi, pelto- ja rantamaisema

RAKENNUS- TAI KULTTUURIHISTORIALLINEN SUOJELUKOHDE

10. Koljonvirta
11. Koivikko
12. Kallio
13. Ahmonsaari
14. Itikka

RAKENNUSLAINSÄÄDÄNNÖN NOJALLA SUOJELTU ALUE

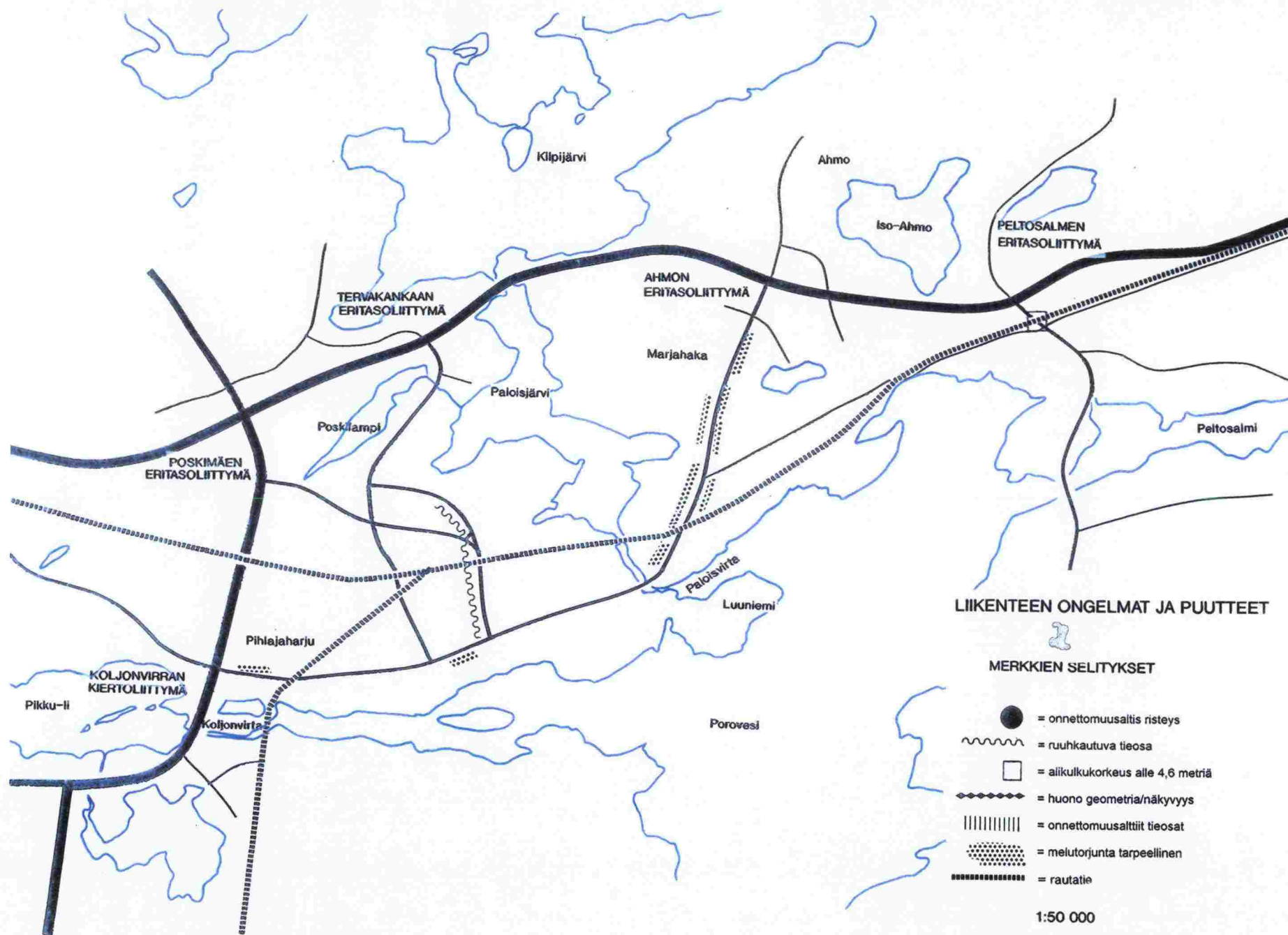
15. Koljonvirran kulttuurimaisema
16. Iisalmen vanha kirkko ympäristöineen

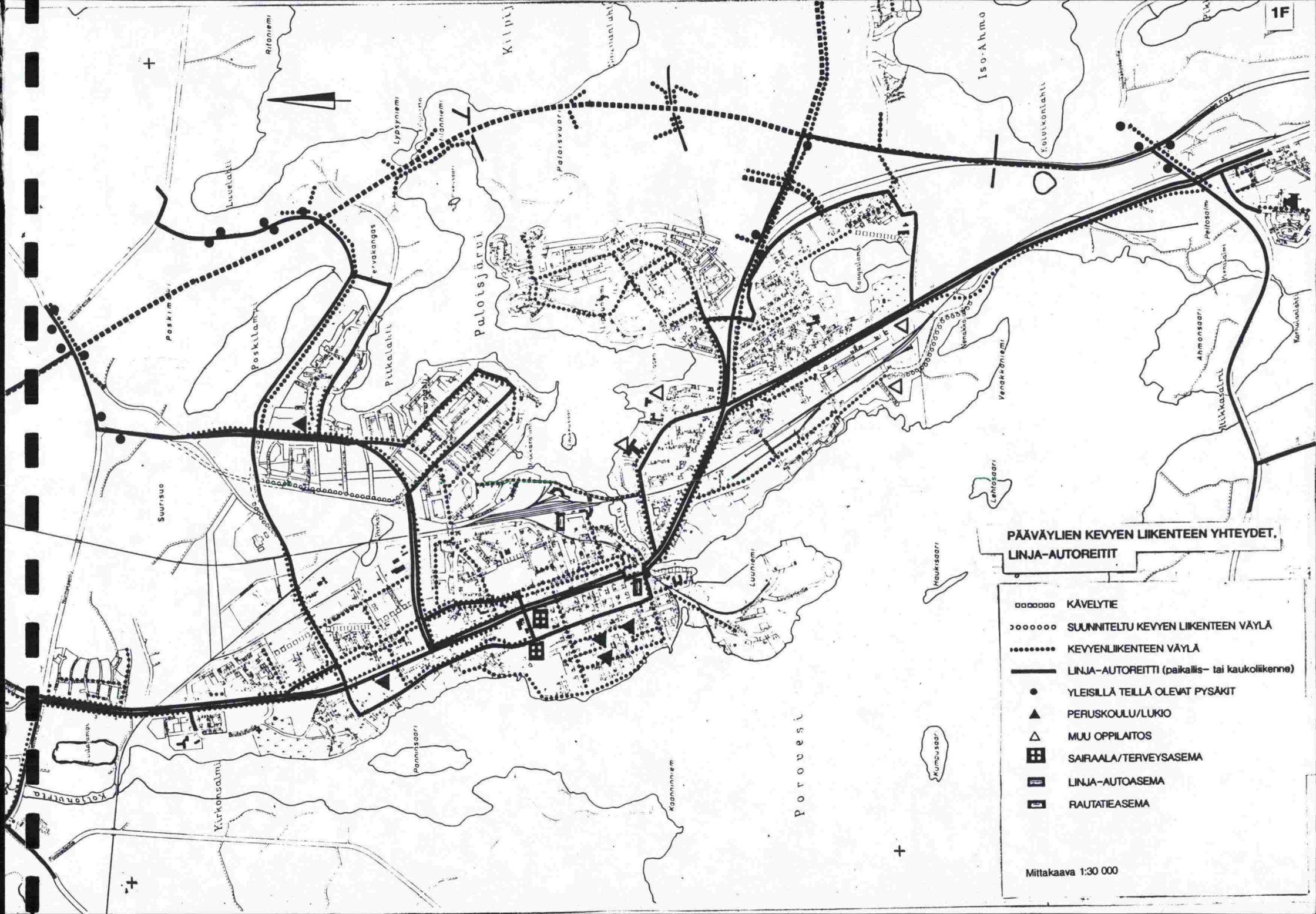
MUINAISMUISTOALUE

17. Koljonvirta, suomalaisten sotilashauta
18. Venakkoniemi, kiviröykkiö
19. Ulmala, Kauppi-Heikin koulu, kivikautinen asuinpaikka



+  
1E





**PÄÄVÄYLIEN KEVYEN LIIKENTEEN YHTEYDET,  
LINJA-AUTOREITIT**

-  KÄVELYTIIE  
 SUUNNITELTU KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLÄ  
 KEVYENLIIKENTEEN VÄYLÄ  
 LINJA-AUTOREITTI (paikallis- tai kaukoliikenne)  
 YLEISILLÄ TEILLÄ OLEVAT PYSÄKIT  
 PERUSKOULU/LUKIO  
 MUU OPPILAITOS  
 SAIRAALA/TERVEYSASEMA  
 LINJA-AUTOASEMA  
 RAUTATIEASEMA

Mittakaava 1:30 000



## 2.2 Joensuu

### Sijainti, kaupunkirakenne, maankäyttö ja pääväylästä

Joensuun kaupunki sijaitsee Pyhäselän järven pohjoisrannalla Kuopion, Kajaanin ja Lappeenrannan teiden solmukohdassa. Kaupunkia halkaiseva Pielisjoki liittyy kiinteästi kaupungin historiaan. Pääväylät yhdistävän kehätien lisäksi kaupunkia jakaa Nurmeksen, Pieksämäen ja Lappeenrannan rautatie. (Kartta 2A)

Kaupungin ydinkeskustassa on selkeä ruutukaavarakenne, mutta kaupunkirakenne muuttuu kehätietä lähestyttäessä nopeasti konsentriseksi. Joensuu on yksikeskustainen. Kaupungin maankäytöllisenä tavoitteena yleiskaavassa on keskitetty kaupunkimalli, jossa asutusalueet on jaettu viiteen palvelukeskukseen, keskusta mukaan lukien. Lisäksi kaupungin pohjoisosassa on työpaikkavyöhyke.

Kaupunkiseutu tiivistyy ja kehittyy nykyisellä paikallaan. Työpaikkavyöhyke sijaitsee suurimmaksi osaksi kehätien pohjoispuolella, jonne myös kaa-

voituksella on osoitettu uutta, täydentävää teollisuutta. Myös nykyisiä asutusalueita tullaan ensisijaisesti tiivistämään. Uusia asutusalueita on kaavassa osoitettu Marjalan suuntaan, Koillispuistoon, Iiksenjoelle ja Penttilään. Penttilän muuttuminen teollisuusalueesta asutusalueeksi tulee muuttamaan sataman asemaa kaupunkirakenteessa. (Kartta 2C)

Kehätie (valtatie 6 ja 17) kulkee kaupunkirakenteen sisällä ja sivuaa keskustaa. Kehätie on kaupungin keskeisin väylä, joka yhdistää kaupungin ja sen lähialueiden asuin-, teollisuus- ja kauppa-alueet toisiinsa. Kaupunkirakenteen sisälle sijoittuvana vilkasliikenteinen kehätie on myös alueita toisistaan erottava tekijä. Liikenteellinen syöttö keskustaan tapahtuu säteittäisesti kehätieltä usean liittymän kautta, jolloin kehätie toimii syöttörenkaan tavoin. (Kartta 2B)

Väylästäön hallinnollinen tilanne ilmenee kartalta 2A. Kehätien kehittämiseen liittyen on sovittu kehätien keskustan puolelle jäävien valtateiden 6 ja 17 jatkeiden siirtymisestä kaupungin hallintaan. Satamaan johtava Hu-

kanhaudantie-Kuhasalontie siirtyy tietolaitoksen hallintaan syksyllä 1996.

### Suunnittelutilanne

- Yleiskaavan tarkistus on meneillään.
- Liikenneturvallisuussuunnitelma on tehty vuonna 1992
- Kehätien kehittäminen: yleissuunnitelman tarkistus valmistui keuhällä 1996. Hankkeeseen sisältyy mm. eritasoliittymien rakentamista, liittymien parantamista ja kehätien myöhempi nelikaistaistaminen
- Raatekankaan eritasoliittymästä on tehty suunnitelma
- Hukanhaudantien ja Niinivaarantien risteykseen on suunniteltu kiertoliittymä liittyen Hukanhaudantien muuttamiseen yleiseksi tieksi välillä valtatie 6 - Satamatie
- Valtatie 17 välillä Ylämylly - Joensuu sekä Marjalan eritasoliittymä ovat parhaillaan rakenteilla



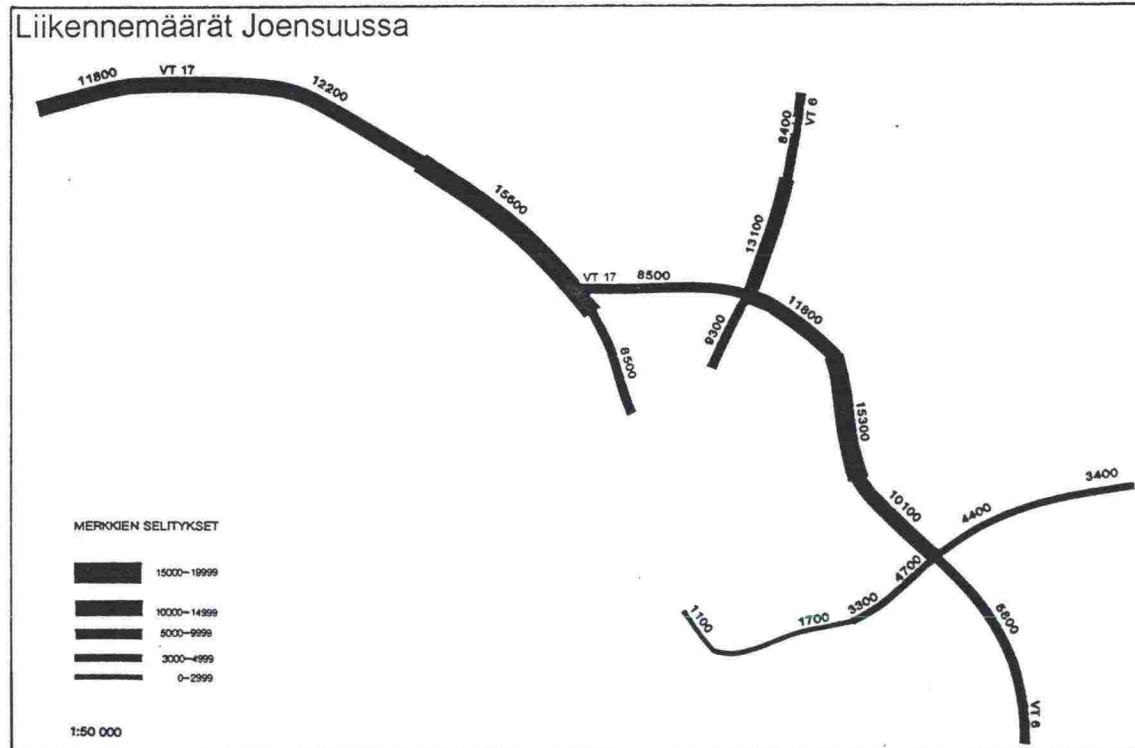
## Kaupunkikuva ja katutila

Koska Joensuu sijaitsee melko tasaisella kankaalla, aukeaa ohikulkutieltä näkymiä vain keskustan reuna-alueille ja teollisuusalueelle. Tienvarsiens pusikoitumisen takia tieympäristö ja kaupunkikuva on monotoninen ja hahmottomaton (Kartta 2D). Ympäristöllisen kohokohdan muodostaa Pielisjoen ylittävän Pekkalan sillan ympäristöstä avautuva kaupunki- ja jokivarainäkymä. Maamerkkien ja ympäristöllisten tunnistimien puutteen takia tien jaksottuminen ja ohjautuvuus jää puutteelliseksi.

Kaupungin sisääntulokaduiksi muuttuvat valtateiden 17 ja 6 osuudet ovat leveitä ja valtatiemäisiä ja sopivat sellaisina huonosti kaupunkikuvaan. Tien luonteen muuttuminen tulisi näkyä myös tieympäristössä.

## Liikenne ja liikenneturvallisuus

Valtateiden 6 ja 17 liikennemäärät vaihtelevat kaupunkialueella välillä 8400-15600 ajon./vrk. (KVL-95). Teillä 5011 ja 5012 liikennemäärät



vaihtelevat kaupunkialueella välillä 8500-9300 ajon./vrk. Yleiseksi tieksi muuttuvalla Kuhansalon - Hukanhau-dantiellä KVL on 1100-4700 ajon./vrk.

Onnettomuusalttiita liittymiä ovat valtatiellä 6 Karjalankadun - Pohjolankadun liittymä (paljon kevyen liikenteen onnettomuuksia), Käpykankaan eritasoliittymän pohjoisen rampin - Kuurnankadun liittymä lähialueineen ja

Raatekankaantien - Jukolankadun liittymä (Kartta 2E). Valtatiellä 17 vaarallisin liittymä on Siilaisen liittymä ja varsinkin Pankakoskentien / Tullipor-tinkadun liittymä. Lisäksi Hukanhau-dantien - Niinivaarantien liittymä on ollut onnettomuusaltis. Muita erityisen onnettomuusalttiita tieosuuksia ei tarkastelualueella esiinny. Onnetto-muoksien tapahtumapaikoista johtuen suuri osa onnettomuuksista on kään-

tymis-, risteämis- ja peräänajonnettomuuksia. Onnettomuustilannetta tulevat helpottamaan kehätien parantamisen yhteydessä suunniteltujen eritasoliittymien rakentamiset, kiertoliittymän rakentaminen Hukanhaudantien / Niinivaarantien liittymään sekä valojärjestelyt Voimatien liittymässä. Myös Raatekankaantien / Jukolantien liittymään on tehty eritasoliittymäsuunnitelma.

Ruuhkautuvia tieosia ovat valtatie 6 välillä Repokallion eritasoliittymä-Käpykankaan eritasoliittymä, valtatiellä 17 väli Marjala - nelikaistainen osuus sekä Siilaisten liittymän länsipuoli. Näihin ongelmakohtiin tuovat parannusta nelikaistaisen valtatieen rakentaminen välille Ylämylly-Noljakka sekä kehätien nelikaistais-taminen. Valtatiellä 6 on muutamia siltoja, joissa alikulkukorkeus on alle 4,6 metriä.

## Kevyt liikenne ja joukkoliikenne

Yleisiin teihin liittyvä kevyen liikenteen verkosto on kattavuudeltaan hyvä ja Joensuu onkin tunnettu pyöräilykaupunkina (Kartta 2F). Kaupunkirakenteellisesti tärkein kevyen liikenteen reitti ulottuu Utrasta kaupungin keskustaa sivuten Noljakkaan. Reitti kulkee pääasiassa ranta-alueilla ja se yhdistää itäisiä ja läntisiä kaupunginosia keskustaan. Kaupungin itäosien asukkaiden tärkein yhteys on Repokallion alueelta liksenvaaran kautta Kulhoon. Kevyen liikenteen viitoitus on myös toteutettu kattavasti.

Yksittäisiä puutteita esiintyy mm. Kulhon paikallistien, Ilomantsin tien ja Kuhasalontien varsilla (Kartta 2D). Joukkoliikenteen ongelmat johtuvat pääosin ruutukaava-alueen reitti- ja pysäköintijärjestelyjen puutteista. Sekä kevyen liikenteen että joukkoliikenteen olosuhteiden parantamiseksi tulisi tilannetta tarkastella eri liikenne-muotojen ja maankäytön muodostamana kokonaisuutena (liikennejärjestelmäsuunnitelma).

## Liikennemelu

Liikennemelusta on haittaa useissa kohteissa valtateiden 6 ja 17 varrella sekä kehätien sisäpuolelle jäävillä kaupungin hallintaan siirtyvillä valtateiden 17 ja 6 osuuksilla (Kartta 2D). Osasta on jo tehty alustavia suunnitelmia. Jo toteutetut meluesteet näkyvät kartalla 4.

## Yhteenveto ja johtopäätökset

Kehätiesuunnittelun yhteydessä on käsitelty suuri osa Joensuun kaupungin pääväyliin liittyvistä toimenpidetarpeista. Toimenpiteet on suunniteltu toteutettavaksi vaiheittain seuraavasti:

1. Siilaisten eritasoliittymä
2. Muut eritasoliittymät: Käpykankaan, Utrantien, Kettuvaarantien ja Repokallion liittymät
3. Karjalankadun tasoliittymän muuttaminen eritasoon, Utra - Raatekangas - Onttola -yhteys ja Yläsatakadun silta
4. Toisen ajoradan rakentaminen kehätielle



Kehätiehankkeen toteuttamisen yhteydessä parannetaan erityisesti liittymäalueiden tieympäristöä. Heti, ennen varsinaisten rakennustoimenpiteiden aloittamista on esitetty Kehätien lähialueiden kasvillisuuden valmennus- ja hoitotoimia. Varsinaiset maiseman- ja ympäristöhoitotoimet toteutetaan rakennusvaiheiden kanssa saman aikaisesti. Meluntorjuntaa ei kehätien yleissuunnitelman tarkistamisen yhteydessä suunniteltu.

Kehätiehankkeen lisäksi toteutettavaksi tai selvitettäväksi jäävät seuraavat asiat:

#### **Kehätie**

- Meluntorjuntatarpeen tarkistaminen ja toteutettavien melusuojausten suunnittelu

#### **Valtatie 17**

- Meluntorjunnan suunnittelu ja toteutus. Melualueelle jäävää asutusta on Kuuselassa, Marjalassa, Kydön alueella ja Noljakassa.

#### **Valtatie 6**

- Ei erityisiä toimenpidetarpeita

#### **Kehätien kaupungin puoleinen alue**

- Läntisen ja pohjoisen sisääntuloväylän muuttaminen kaupunkikuvaan sopiviksi vaatii katutilan uudelleen jäsentämistä ja ympäristösuunnittelua
- Meluntorjunnan suunnittelu ja toteutus. Melualueelle jäävää asutusta on sekä läntisen että pohjoisen sisääntuloväylän lähialueilla

Liikennejärjestelmäsuunnitelma kaupungin ja tiepiirin yhteistyönä on tarpeellinen erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteiden kehittämiseksi.



Kehätien kehittämisen yhteydessä parannetaan myös tieympäristöä.



Sisääntulo kaupunkiin on leveä ja val-  
tatiemäinen. Yläkuvassa näkymä kau-  
pungista länteen, alhaalla näkymä  
kaupunkiin päin.



## TEIDEN TOIMINNALLINEN LUOKITUS

- VALTAKUNNALLINEN  
 SEUDULLINEN  
 ALUEELLINEN  
 KOKOOJA  
 RATA

KUOPIO-JOENSUU YLEINEN TIE

Siltakatu KATU

(Kuhansalontie) YLEISEKSI TIEKSI MUUTTUVA KATU

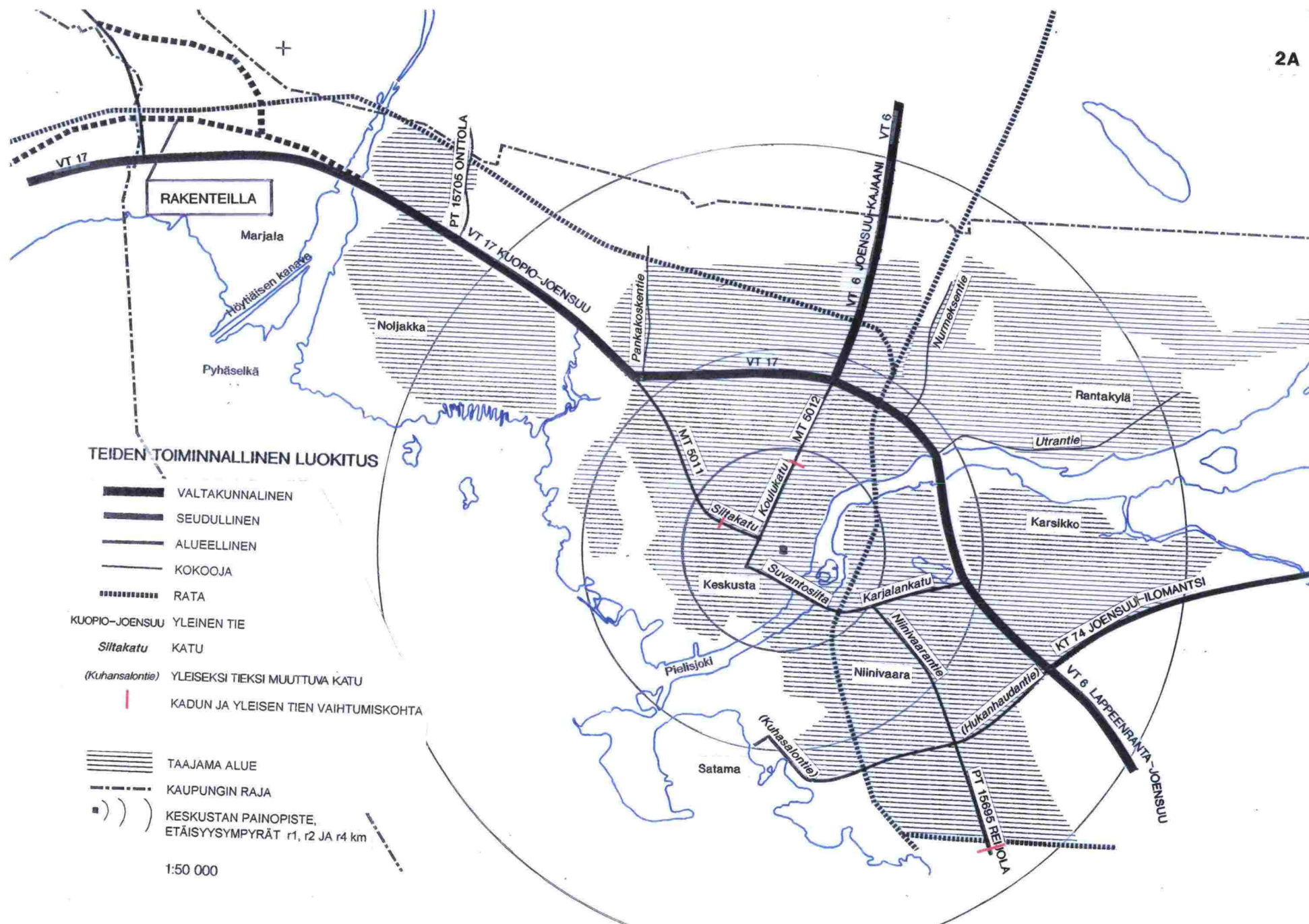
KADUN JA YLEISEN TIEN VAIHTUMISKOHTA

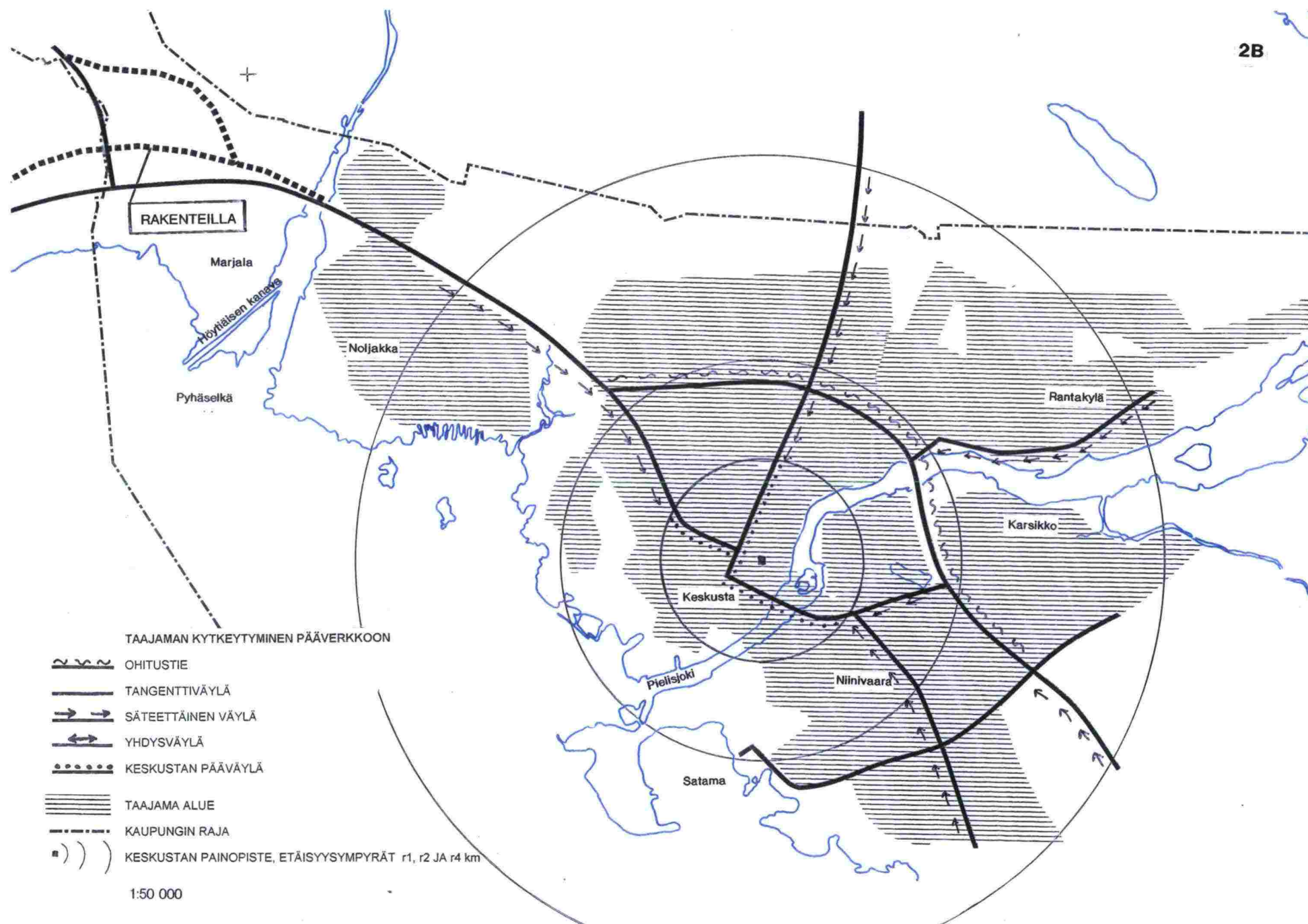
TAAJAMA ALUE

KAUPUNGIN RAJA

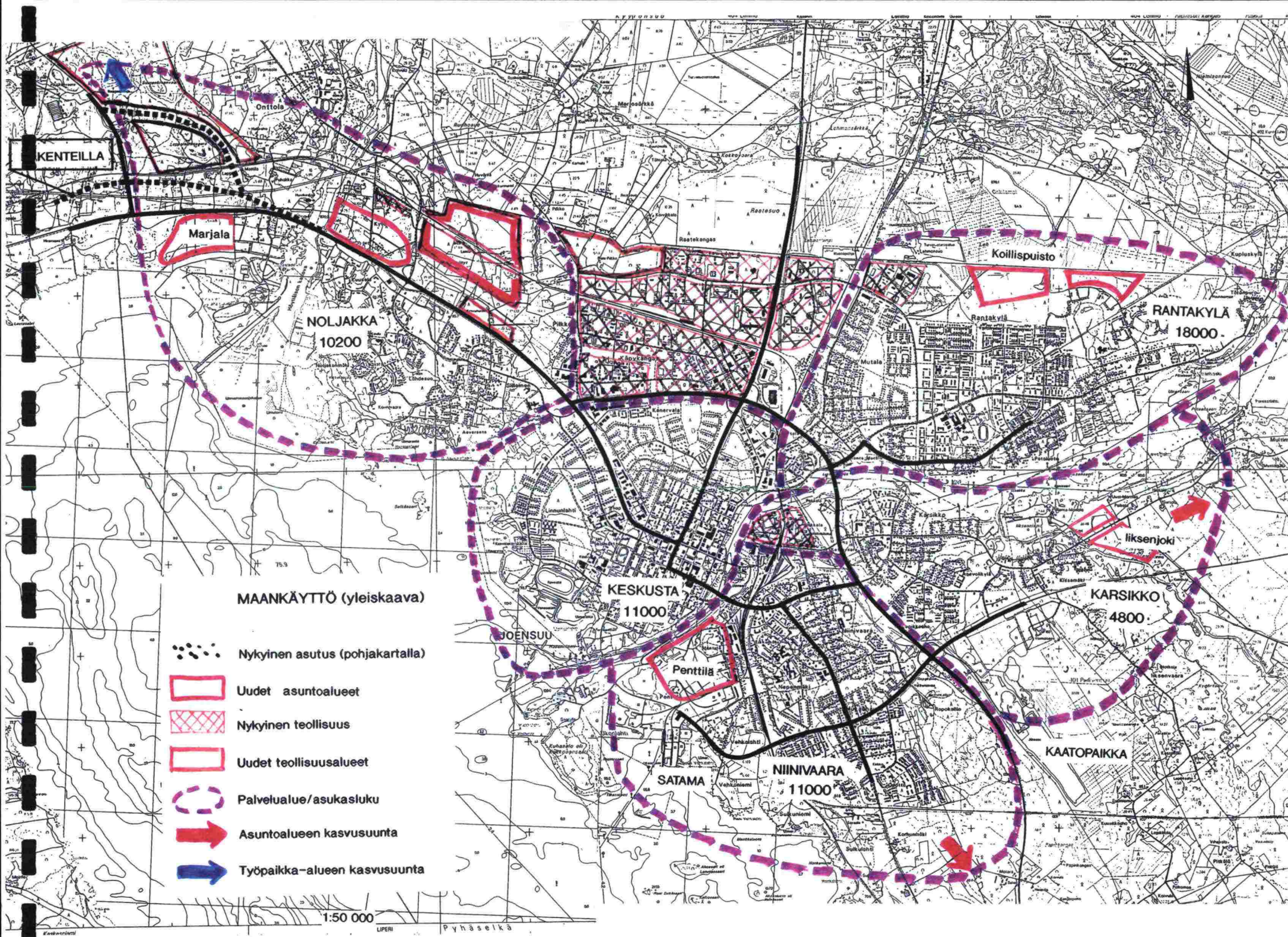
 KESKUSTAN PAINOPISTE,  
ETÄISYYSYMPYRÄT r1, r2 JA r4 km

1:50 000

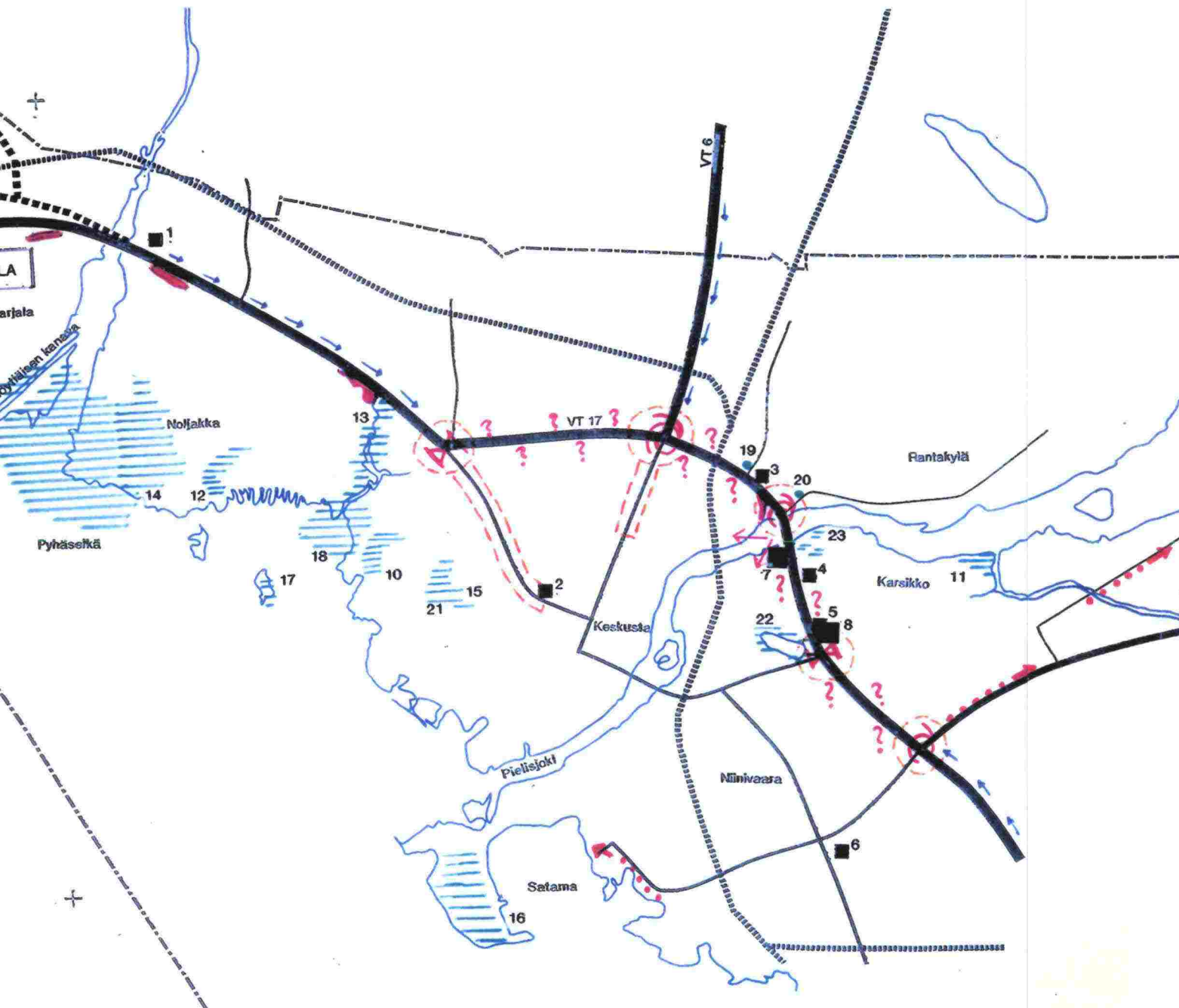












## KULTTUURI- JA RAKENNUSHISTORIALLISET SUOJELUKOhteet

1. Entinen suksitehdas (II lk)
2. Entiset Itä-Suomen seminaarin rakennukset, yliopisto (II lk)
3. Mutalan entinen puurakenteinen kansakoulu (II lk)
4. Karsikon Pappila (II lk)
5. Kettuvaaran rukoushuone (III lk)
6. Hukanhaudan kansakoulu (II lk)

## MILJÖKOhteet

7. Pekkalan kartanon alue (II lk)
8. Kettuvaaran vanha asuinalue ja hautausmaa (III lk)

## SUOJELU ALUEET JA SUOJELTAVAT ALUEEN OSAT

## LUONNONSUOJELUALUEET:

9. Höytiäisen kanavan suiston linnustonsuojelualue
10. Tervaleppäkorpi Linnunlahdella
11. Iiksenjoen suiston linnustonsuojelualue
12. Koivuvaaran lehtoalue

## SÄILYTETTÄVÄT LUONNONYMPÄRISTÖT:

13. Siilaispuron varsi
14. Nollakan kaakkois- ja lounaisrinteet
15. Dendrologinen puisto
16. Kukkosen saari
17. Pyhäselän saaret (ei Haapasaari)
18. Siilaispuron suisto (vesialue)

## MUINAISMUISTOKOhteet:

19. Mutala
20. Sihtala

## SÄILYTETTÄVÄT LUONNONYMPÄRISTÖT (ALUEENOSA):

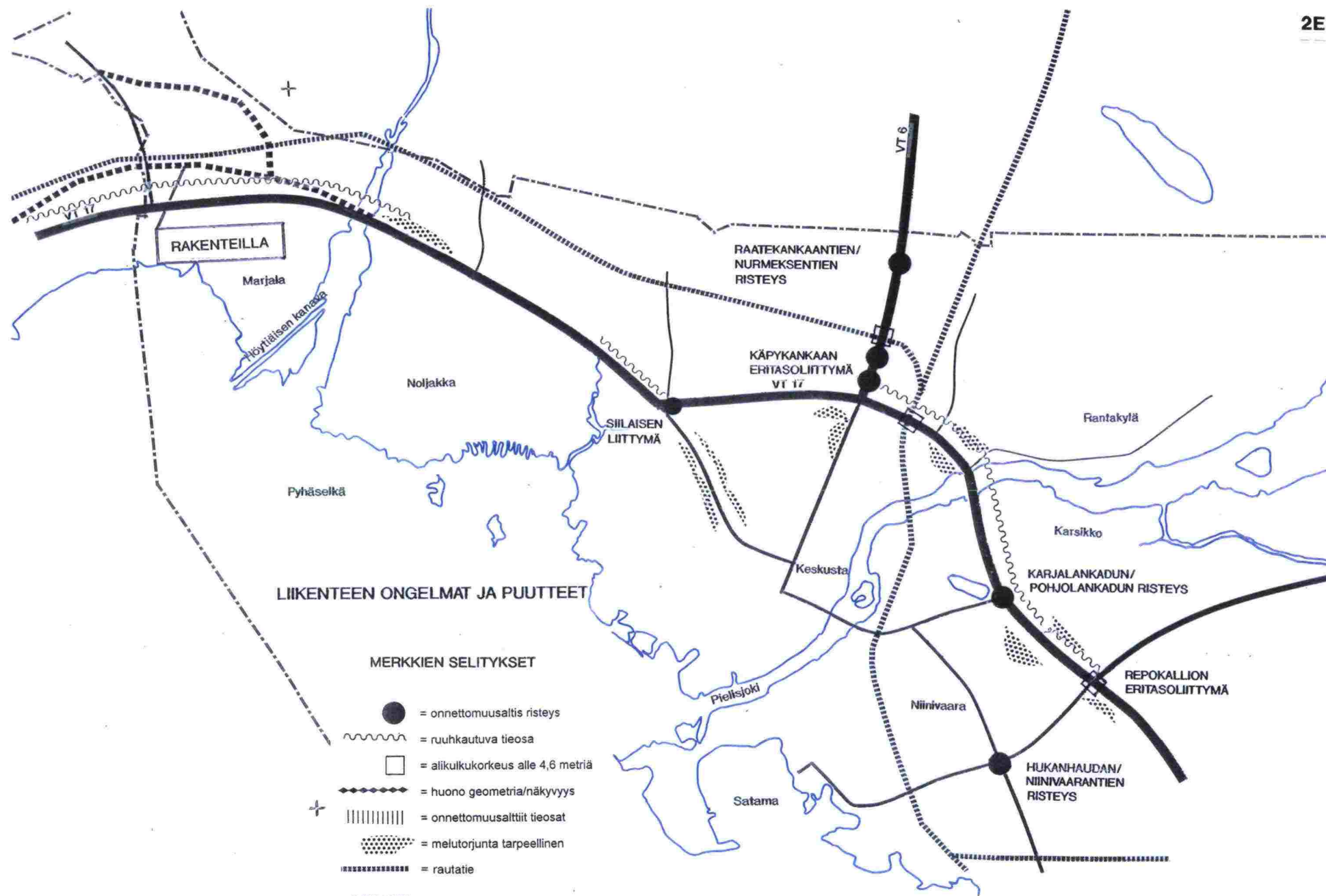
21. Martinpuisto
22. Varaslampenpuisto
23. Karsikonpuisto

## YMPÄRISTÖ

## KESKEISET TEKIJÄT - HAVAITUT ONGELMAT

- RAUTATIE
- RANTA
- JOKILAAKSO
- SUOJELUKOHDE, RAKENNUS- TAI KULTTUURIHISTORIALLINEN
- SUOJELUKOHDE, MILJÖ
- LUONNONSUOJELUALUE TAI SÄILYTETTÄVÄ LUONNONYMPÄRISTÖ
- MUINAISMUISTOKOHDE
- MELUESTE NYKYINEN
- KAUPUNKINÄKYMÄ
- EPÄMÄÄRÄINEN REUNA
- LÄHESTYMISJAKSO
- SOLMUKOHTA
- PORTTIKOHTA
- KEHITETTÄVÄ TIEOSUUS/KOHDE
- PUUTTAVA KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLÄ





## 2.3 Kuopio

### Sijainti, kaupunkirakenne, maankäyttö ja pääväylästä

Kuopion kaupunki sijaitsee Kallaveden ympäröimänä mäkisessä, Puijon hallitsemassa niemessä. Voimakkaat maastonmuodot ja runsaat vesistöt ovatkin tyypillisintä Kuopiota.

Kaupungin ydinkeskusta on ruutukaava-alue. Muutoin kaupungin asuntoalueet ovat sijoittuneet nauhamaisesti pääväylän, valtatie 5 varrelle. (Kartta 3C) Tämä on vaikuttanut myös keskustarakenteeseen, sillä yhden voimakkaan, varsinaisen keskustan lisäksi on muodostunut melko yhtenäisiä ja selvästi rajautuvia kerrostalolähiöitä, joille on kehittynyt omia keskustatoimintoja.

Autoistumisen myötä on lähiörakenteen rinnalle kehittynyt autokaupungin rakenneosat: vahva pääväyläverkosto, erilliset työpaikka- ja palvelualueet, laajat omakotialueet, keskustan pysäköintilaitos ja automarket kauppakeskukset. Tämän seurauksena lähiöitten palvelutaso on heikentynyt ollen hyvä

enää vain väestöpohjaltaan suurimmissa lähiöissä.

Kaavallisena tavoitteena on autokaupunkikehityksen rinnalla pyrkiä säilyttämään vahva kaupunkikeskusta sekä paikallisliikenteeseen ja omiin palveluihin tukeutuva lähiörakenne. Maankäyttöä pyritään tehostamaan ensisijaisesti nykyisillä alueilla. Uusia työpaikka-alueita kehitetään Kolmisoppeen, Pitkälähteen, Sorsasaloon sekä tarvittaessa Matkuksen alueilla. Uusien kerros- ja rivitalojen rakentaminen sijoittuu etupäässä Petoselle, Pirttiin ja Savolanniemen etelärannalle. Omakotitalorakentaminen etenee Pirttiniemeen ja Rautaniemeen.

Valtatie 5 kulkee osittain taajamarakenteen sisällä mutta sivuaa keskustaa, jolloin keskustan liikenteellinen syöttö tapahtuu ohisyöttönä usean liittymän kautta. Kaupunkirakenne voi suurelta osin tukeutua valtatiehen, mutta toisaalta moottoritietasoinen väylä kaupunkirakenteessa muodostaa laajan erottavan ja häiritsevän sekä erityisesti kevyttä ja joukkoliikennettä haittaavan elementin. (Kartta 3B)

Väylästä hallinnollinen tilanne ilmenee kartalta 3A. Kartalta ilmenevän lisäksi yksittäisistä kohteista voidaan mainita

- Sorsasalonsilta rautatien yli, joka on yleistä tietä
- Tasavallankadun osa, joka siirtyy kaupungille
- Leväsen eritasoliittymäsilta, joka siirtyy kaupungille

Tarkastelussa olevien kaupunkien välisen yhtenäisyyden saavuttamiseksi teiden toiminnallinen luokitus poikkeaa jonkin verran Kuopion kaupungin yleiskaavasta.

### Suunnittelutilanne

Tärkeimmät tarkastelualueen tiestöä koskevat suunnitelmat ovat:

- suunnitelma valtatie 5 kolmikais- taistamisesta välillä Petonen-Siikalampi sekä Siikalampien eritasoliittymän parantamisesta (alkamassa)
- valtatie 5 välillä Päiväranta-Vuorela -yleissuunnitelma valmistuu vuoden 1996 kuluessa



## Kaupunkikuva ja katutila

Valtatieltä 5 ei avaudu varsinaista kaupungin keskustanäkymää. Sen sijaan kaupungin reuna-alueet, asutus ja teollisuusalueet vilahtavat paikoitellen näkyviin. Vaihtelevat mäki- ja metsä-alueet sekä vesistö-, taajama- ja viljelysuodet jaksottavatkin tietä. Kaupunkikuvallisena ongelmana voidaan pitää tielle näkyvää teollisuus- ja työpaikka-alueiden jaksoa, joka ulottuu Rasinmäeltä Särkilahdelle ja edelleen Huuhanmäelle Kuopion eteläiseen liittymään. Tarpeellisuudesta huolimatta myös meluntorjuntarakenteet ovat

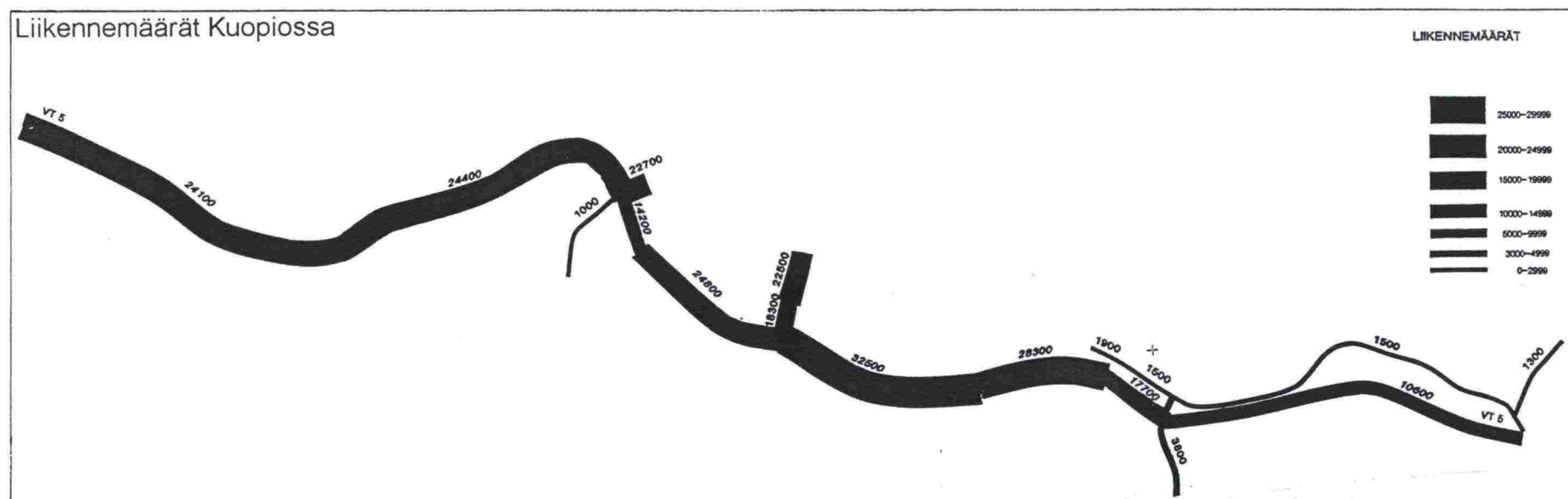
monotonisia ja maisemaa peittäviä. (Kartta 3D) Kaupunkikuvallisia helmiä ovat Pitkälahden vanhojen teollisuusrakennusten ja uuden lämpölaitoksen muodostama "kaupunginportti" sekä Huuhanmäen, Taivaanpankon ja Puijon kehystämä keskussairaalan ympäristö.

## Liikenne ja liikenneturvallisuus

Valtatien 5 liikennemäärät keskustan lähialueilla vaihtelevat välillä 22700-32500 ajon./vrk (Kuopion liikenne-ennusteen tarkistaminen 1995). Liiken-

nemäärissä on otettu huomioon vuonna 1995 avatut Kolmisopen automarketit. Tielaitoksen hallinnassa olevalla Puijonkadun osalla KVL on 22700 ajon./vrk ja Tasavallankadun osalla 18300-22500 ajon./vrk. Onnettomuusalttiita tieosuuksia ovat valtatiellä 5 Jynkän, Siikalahden, Kellolahden, Päivärannan ja Vuorelan eritasoliittymien liityntäalueet (Kartta 3E). Koko Kellolahden eritasoliittymä on vaarallinen. Myös mt 551 Pitkälahden eritasoliittymän kohdalla ja Tasavallankatu (VT 9) ovat onnettomuusalttiita.

Liikennemäärät Kuopiossa



Moottoritiellä tapahtuneet onnettomuudet ovat tyypiltään pääasiassa yksittäis-, ohitus- ja peräänajo-onnettomuuksia. Ruuhkautuvia osuuksia ovat valtatie 5 välillä Petonen-Siikalahti sekä Puijonkadun ja Tasavalankadun tielaitoksen hallinnassa olevat osat. Mahdollinen Petonen-Siikalahti kolmikaistaistaminen parantaisi tilannetta. Entisellä valtatiellä 5 (nykyinen 553) esiintyy näkemäongelmia välillä Vehmersalmen liittymä - entinen Heikin kieväri, mutta liikennemäärien ollessa pieniä parannustöiden toteuttamista ei tarvita.

### Liikennemelu

Meluhaittoja esiintyy valtatie 5 varrella monissa paikoissa huolimatta jo useista toteutetuista meluntorjuntatöidenpiteistä (Kartat 3D ja 3E). Osasta on jo tehty alustavia tarkasteluja ja suunnitelmia. Kiireellisin meluntorjuntakohde on Särkiniemi. Pikaista torjunnan tarvetta on myös Hatsalassa ja Rahusenkankaalla.

### Kevyt liikenne ja joukkoliikenne

Koska nauhakaupungin rakentuminen vaikeuttaa erityisesti kevyen ja joukkoliikenteen kehitystä ja käyttöä, kehityksen hallitsemista auttaisi eri liikemismuotojen tarkasteleminen kokonaisuutena eli liikennejärjestelmäsuunnittelu.

Yksittäisinä kevyen liikenteen puutteina tai selvittämistarpeina voidaan mainita mm. (Kartta 3F)

- Suora yhteys Neulamäestä keskustaan (tarveselvitys tekeillä). Yhteystarpeeseen vaikuttaa myös rakenteilla oleva Iloharjun kauppakeskus.
- Alikulikutunneleiden olosuhteiden parantaminen
- Kevyen liikenteen viitoituksen toteuttaminen

### Yhteenveto ja johtopäätökset

#### Valtatie 5

Petonen-Siikalahti hankkeeseen liittyen suunnitellaan Särkiniemen meluntorjuntaa. Siikalahden eritasoliittymän parantamissuunnitelmassa pohditaan mm. kevyen liikenteen yhteysmahdollisuutta Neulamäestä keskustaan. Päi-

väranta-Vuorela välin parantamisesta tehdään parhaillaan yleissuunnitelmaa. Näiden lisäksi

- Muiden kiireellistä meluntorjuntaa vaativien kohteiden, Hatsalan ja Rahusenkankaan meluntorjunta ja toteutus tulisi suunnitella ja ohjelmoida
- Viitostien maisemasuunnitelmassa esitettyjä toimenpiteitä tulisi ryhtyä toteuttamaan kiireellisyysjärjestyksessä
- Orientoituvuus, sekä luonnollisen että opastettu, kaipaa parantamista

### Muuta

- Kaupungin ja tiepiirin tulisi yhteistyössä toteuttaa liikennejärjestelmäsuunnitelma.



Siikalahden eritasoliittymä on komeassa maisematilassa Huuhanmäen kuppeessa.



Pitkälahden kohdalla torjutaan melua, mutta samalla kaunis näkymä peittyy.





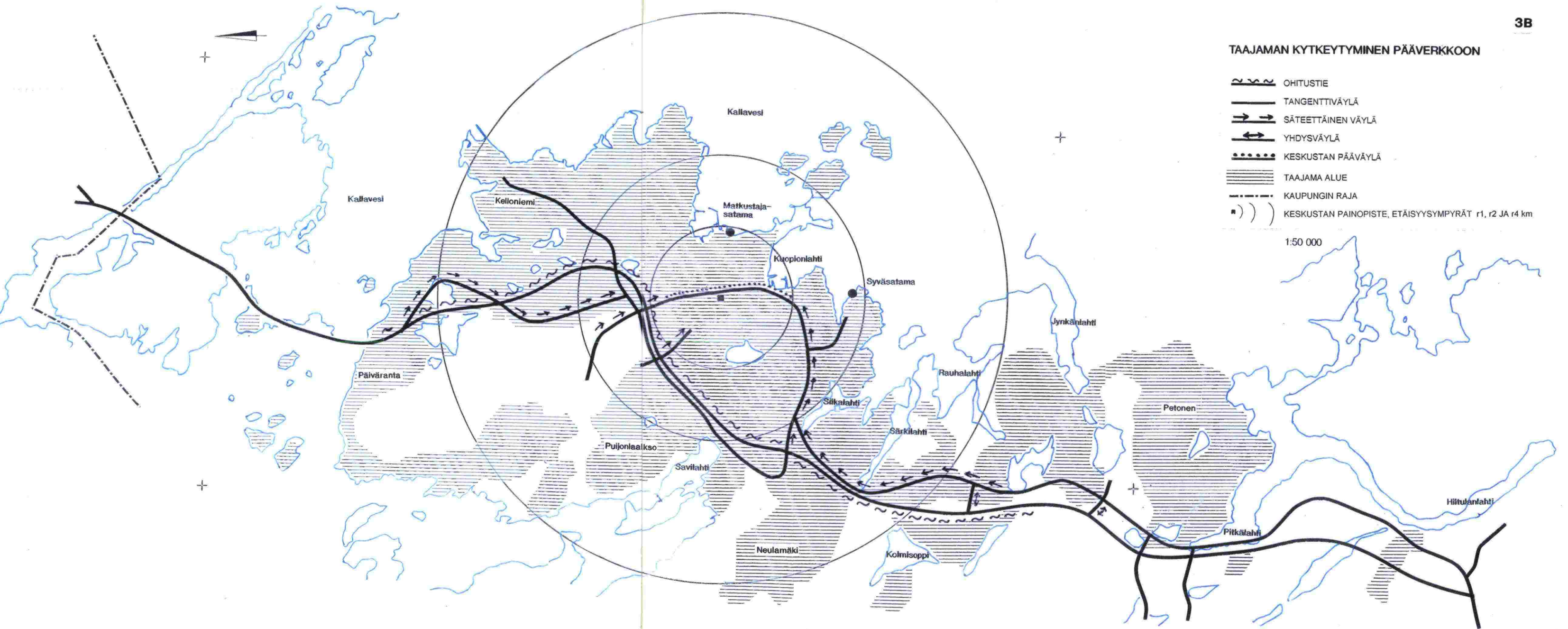




## TAAJAMAN KYTKEYTYMINEN PÄÄVERKKOON








-  OHITUSTIE  
 TANGENTTIVÄYLÄ  
 SÄTEETTÄINEN VÄYLÄ  
 YHDYSVÄYLÄ  
 KESKUSTAN PÄÄVÄYLÄ  
 TAAJAMA ALUE  
 KAUPUNGIN RAJA  
 KESKUSTAN PAINOPISTE, ETÄISYYSYMPYRÄT r1, r2 JA r4 km

1:50 000

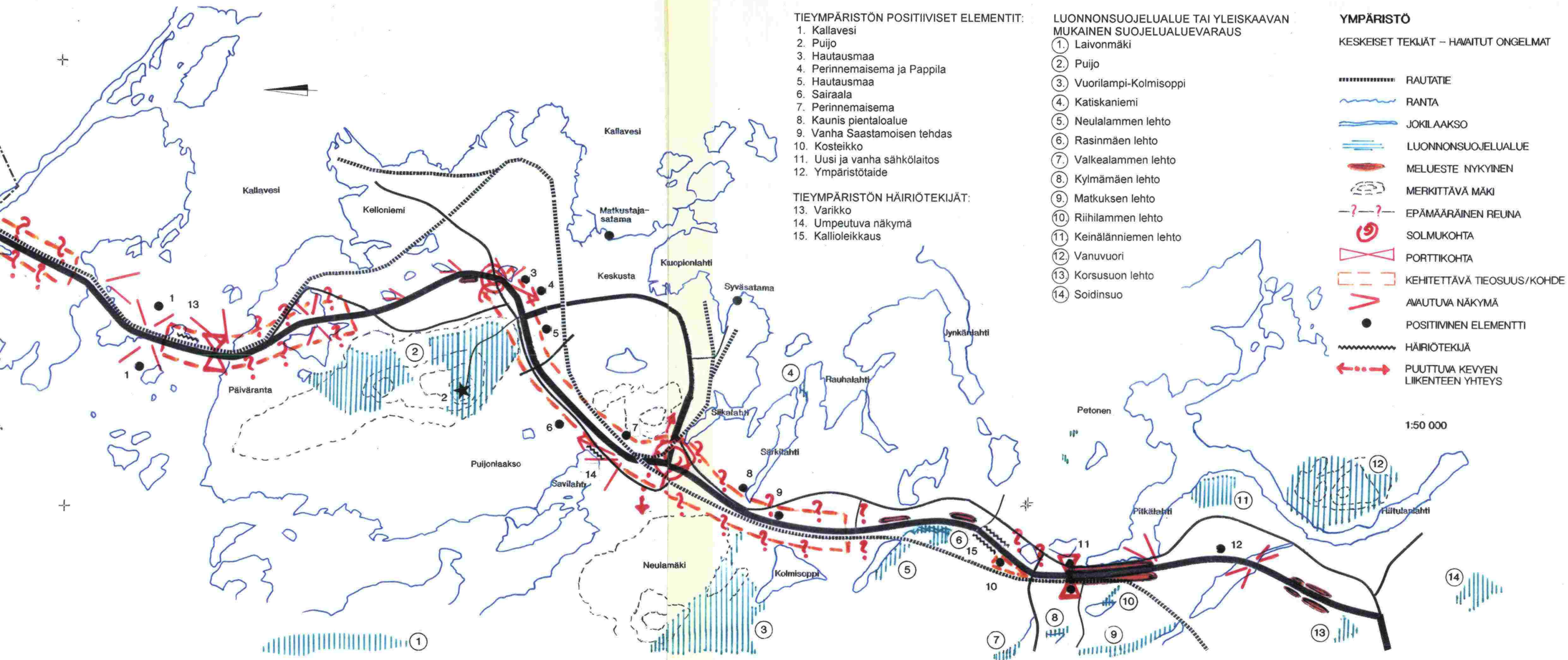




MAANKÄYTTÖ (yleiskaava) 1:50 000

-  NYKYINEN ASUTUS (POHJAKARTALLA)
-  UUDET ASUNTOALUEET
-  NYKYINEN TEOLLISUUS
-  UUDET TEOLLISUUSALUEET
-  RESERVALLUE
-  NYKYINEN PALVELUJEN JA KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE
-  UUDET PALVELUJEN JA KESKUSTATOIMINTOJEN ALUEET



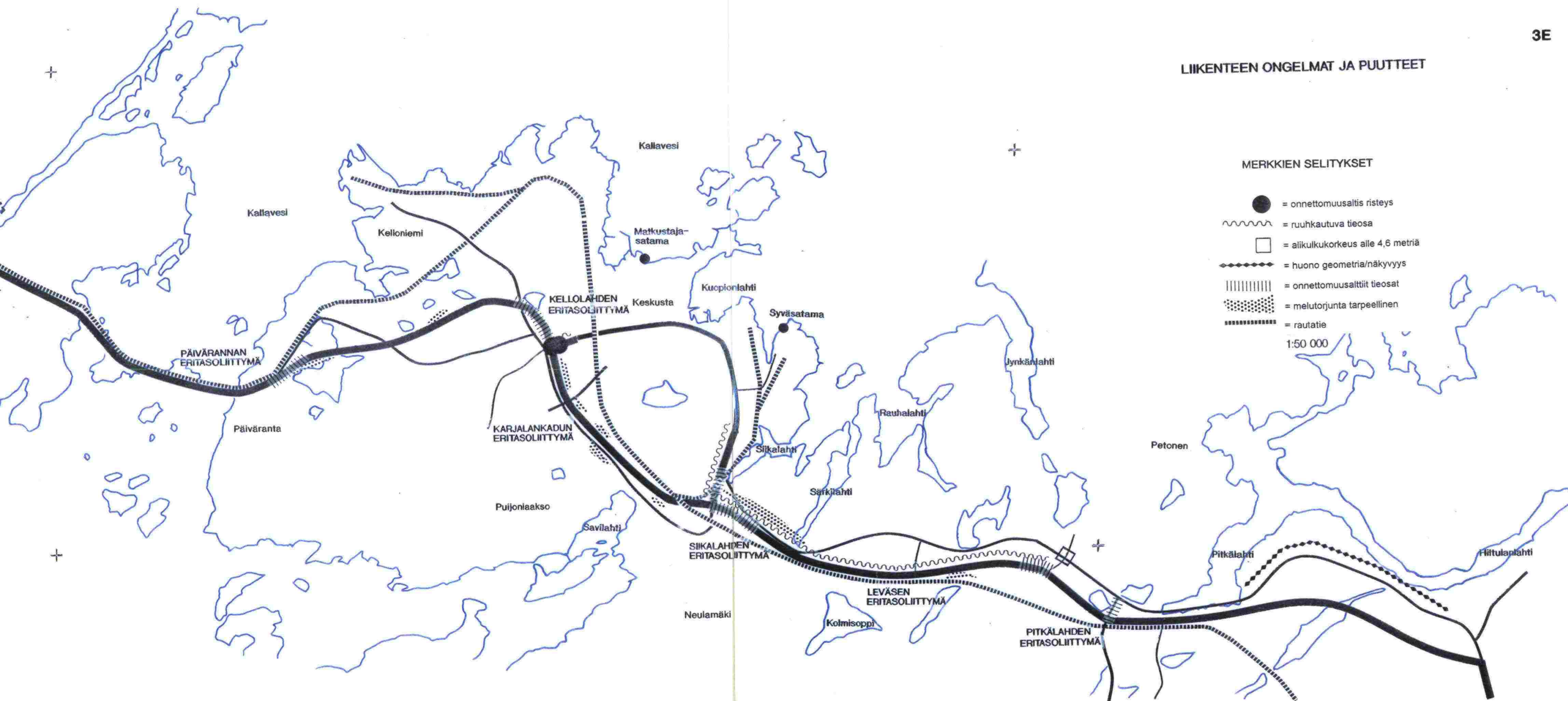


# LIIKENTEEN ONGELMAT JA PUUTTEET

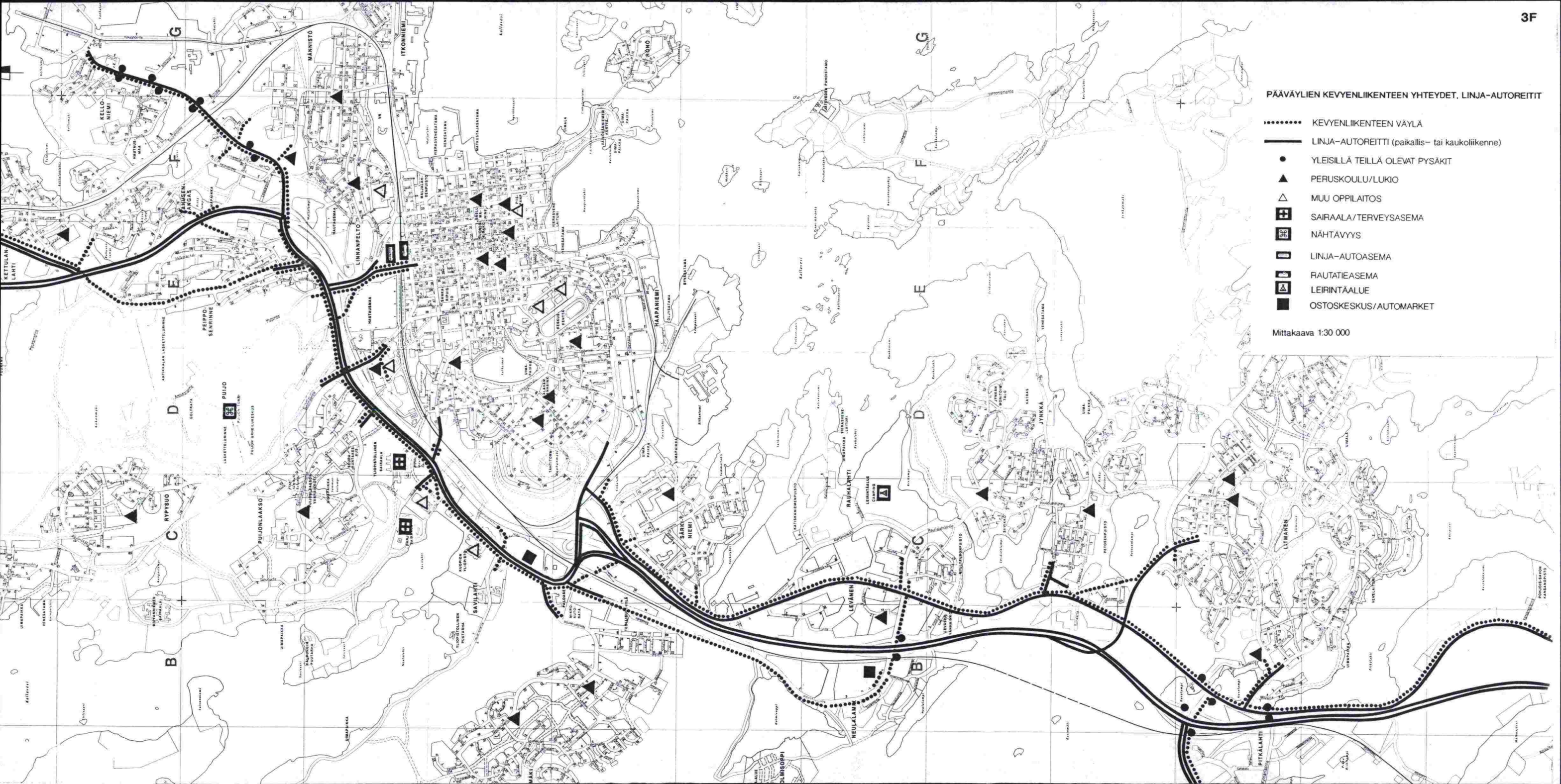
## MERKKIEN SELITYKSET

- = onnettomuusaltis risteys
- ~~~~~ = ruuhkautuva tieosa
- = aikukukorkeus alle 4,6 metriä
- = huono geometria/näkyvyys
- ||||| = onnettomuusalttiit tieosat
- ||||| = melutorjunta tarpeellinen
- ===== = rautatie

1:50 000







PÄÄVÄYLIEN KEVYENLIKENTEN YHTEYDET, LINJA-AUTOREITIT

- ..... KEVYENLIKENTEN VÄYLÄ
- LINJA-AUTOREITTI (paikallis- tai kaukoliikenne)
- YLEISILLÄ TEILLÄ OLEVAT PYSÄKIT
- ▲ PERUSKOULU/LUKIO
- △ MUU OPPIlaitos
- ⊕ SAIRAALA/TERVEYSASEMA
- ☒ NÄHTÄVYYS
- 🚏 LINJA-AUTOASEMA
- 🚉 RAUTATIEASEMA
- Ⓐ LEIRINTÄALUE
- OSTOSKESKUS/AUTOMARKET

Mittakaava 1:30 000



## 2.4 Varkaus

### Sijainti, kaupunkirakenne, maankäyttö ja pääväylästä

Varkauden kaupunki on levittäytynyt teollisuuslaitosten ympärille Komminselän ja Huruslahden väliselle kannakselle sekä Päiviönsaarelle. Asutus on myöhemmin levinnyt myös Huruslahden länsipuolelle. Alueita erottavat toisistaan Pirtinvirta ja Kämärinkoski sekä Taipaleen kanava. Alueen rikkinaisuuden seurauksena yhdyskuntarakenne on hajaantunut (sekarakenne). Keskustatoimintoja on ollut sekä Kommilassa, Päiviönsaarella että Pirtinvirran länsipuolella, Taulumäellä. Nyttemmin Kommila on muuttumassa asuntoalueeksi, Päiviönsaarelle on jäänyt hallinnollisia palveluja ja liiketoiminta on hakeutunut Taulumäelle levittäytyen valtatie 5 suuntaan. (Kartta 4C)

Kaksi valtakunnallista pääväylää kulkee kaupungin läpi. Valtatie 23 läpäisee keskustan ja valtatie 5 ohittaa keskustan mutta läpäisee kaupungin lounaisreunasta. Liikenteellinen syöttö keskustaan tapahtuu läpi menevältä

valtatieltä 23 suoraan keskustan sisälle ja valtatieltä 5 sivuavana syöttönä kahden eritasoliittymän kautta. Myös kaupungin luoteispuolella oleva Kiertotien liittymä on kaupunkilaisten käyttämä sisäänvalo valtatieltä 5. (Kartta 4A ja 4B)

Kaupungin maankäytön kannalta ongelmalliseksi on koettu pohjoisen Kōnōpellon alueen liittyminen valtatiehen 23, sillä liittymä valtatielle ei ole toteutunut aluetta kaavoitettaessa suunniteltuun paikkaan. Seurauksena on, että liikenne nykyiseen valtatiehen liittymään ohjautuu kokoojakaduksi sopimattoman asuntokadun kautta.

Väylästäön hallinnollinen tilanne ilmenee kartalta 4A. Kaupungin ja tiepiirin kesken on sovittu Taipaleentien, joka on kaupungin keskustassa oleva osa valtatie 23, siirtymisestä yleiseksi tieksi. Myös maantiellä 4681 osuus katua muuttuu yleiseksi tieksi.

### Suunnittelutilanne

Tärkeimmät tarkastelualueita koskevat suunnitelmat ovat:

- Valtatie 5 parantaminen välillä Joensuu-Varkaus ja Varkaus-Leppävirta
- Käpykankaan eritasoliittymän parantaminen
- Valtatie 23 / Käärmeniementien liittymän parantaminen
- Kangaslammentien, mt 4681 parantaminen
- Taipaleentien muuttaminen yleiseksi tieksi ja sitä koskevat muutokset
- Jäppiläntien mt 453 parantaminen

### Kaupunkikuva ja katutila

Vaikka valtatie 5 sijoittuu kaupunkirakenteen sisälle, tieympäristö on suljettu ja epämääräinen ja orientoituminen kaupungin läheisyyteen on hankalaa. Kaupunki avautuu hieman vain yhdestä kohdasta. Valtatie 23 osalta lähestymisjaksot ovat myös suljettuja, mutta kaupunkiin tulijan kannalta tilanne on helpompi. Vaikka tieympäristö ei viesti kaupungin lähestymisestä ja kaupunki tulee yllätyksenä, "kaupunkiin tulemistä ei voi välttää". Länneä tultaessa kaupunkinäkö avautuu kohta valtatie 5 ylikulkusillan jälkeen. Idästä lähestyttäessä myönteisen elämyksen tarjoaa Taipaleen kanavan seutu ja



teollisuuskaupunki avautuu yllättäen Kämärinkosken kohdalla. Vaikka näkymää vallitsee teollisuus, Kämärinkosken pysähtymisaluetta on edellytyksiä kehittää. (Kartta 4D)

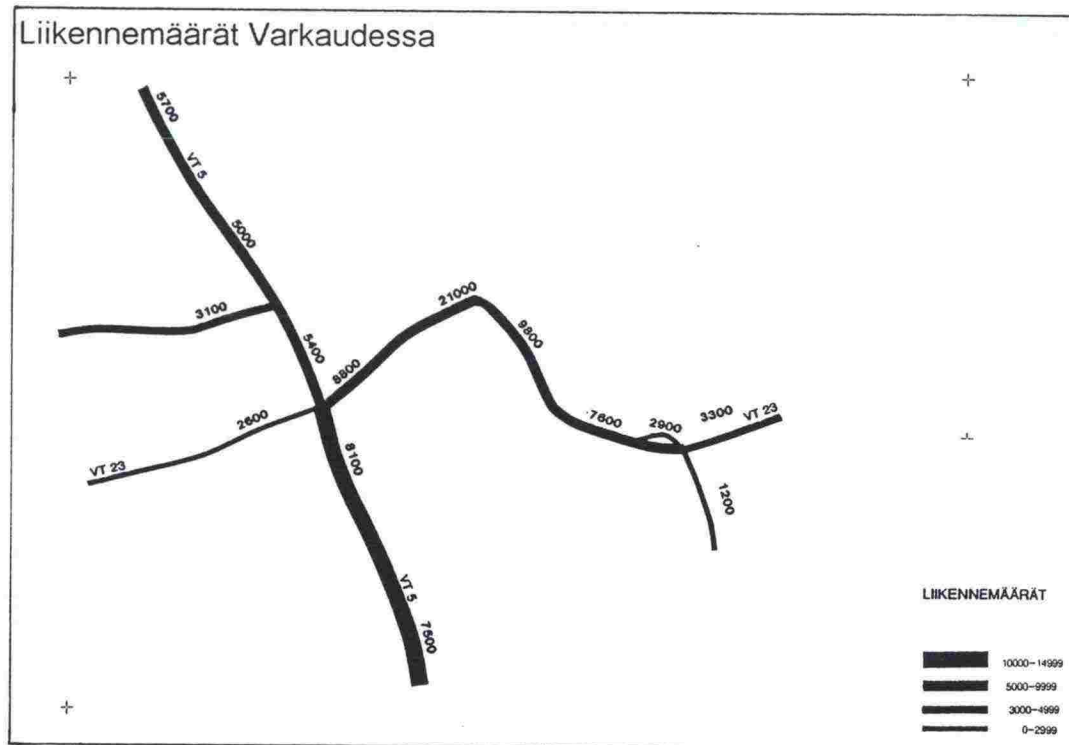
### Liikenne ja liikenneturvallisuus

Valtatien 5 liikennemäärät vaihtelevat tarkastelualueella välillä 5000-8100

ajon./vrk. Valtatien 23 liikennemäärät vaihtelevat keskusta-alueella välillä 7600-9800 ajon./vrk (KVL-95). Taipaleentien liikennemäärä on 21000 ajon./vrk

Onnettomuusalttiita risteyskohtia ovat Käpykankaan eritasoliittymä, erityisesti sen etelästä tulevan suoran rampin ja valtatie 23 liittymä, valtatie 5 Varkauden portin kohdalla oleva tasoliittymä

sekä valtatiellä 23 olevat Käärmenielementtien ja Kivipurontien/Mäkikadun tasoliittymät (Kartta 4D). Erityisen onnettomuusaltis tieosa on valtatie 23 Käpykankaalta Taipaleentielle ja Taipaleentie kokonaisuudessaan. Silmiinpistävää on kevyen liikenteen onnettomuuksien suuri osuus varsinkin Taipaleentiellä. Ruuhkautuvia tieosia ovat vt 5 välillä Kuvansi-Käpykangas ja vt 23 välillä Käpykangas-Mt 4681:n liittymä. Näkemäongelmia esiintyy valtatiellä 23 Käpykankaan eritasoliittymästä eteenpäin. Varsinkin Käpykankaan eritasoliittymän kohta on ongelmallinen. Alle 4,6 metrin korkuinen alikulku on Käpykankaan risteyssilta valtatiellä 5.



### Liikennemelu

Meluhaittoja liikenteestä aiheutuu erityisesti valtatie 23 lähialueille, koska valtatie läpäisee kaupungin. Keskustassa meluhaittojen vähentäminen on mahdollista pääasiassa vain kaavoituksen keinoin. Kiireellisintä liikennemeluntorjunnan tarvetta on kaupungin itäpuolella pohjoisen Könönpellon

asuinalueen kohdalla. Meluhaittaa on myös yksittäisten taloryhmien kohdalla valtatie 5 läheisyydessä. (Kartta 4E)

### Kevyt liikenne ja joukkoliikenne

Runsas vesistö ja kaksi valtatietä kaupungin sisällä asettavat tavallista suuremmat vaatimukset kevyen liikenteen järjestelyille. Tästä huolimatta väylästä kattaa melko hyvin koko kaupungin. (Kartta 4F)

Ongelmallisiksi kevyen liikenteen käyttäjät kokevat valtatie 5 varren järjestelyt, joissa kevyen liikenteen väylä on sijoitettu rinnakkaiseen katuverkkoon. Tilannetta voidaan parantaa opastuksella. Turvallinen kevyen liikenteen yhteys puuttuu Käpykankaan ja Varkauden portin väliltä, missä joudutaan ylittämään valtatie 5. Muita toimenpidetarpeita on kevyen liikenteen reitin jatkaminen Puurtilan - Kopolanvirran suuntaan, Kurolantien loppuosaan ja Kangaslammentien varrelle Harjurannalle saakka. Kangaslammentien alkuosan kevyen liikenteen väylän täydentäminen ja Peltotien alikulkutunnelin rakentaminen on suunniteltu aloitettavaksi vuonna 1996. Turvalli-

suuden kannalta tärkeä on Jäppiläntien varren kevyen liikenteen väylän toteuttaminen, josta on tehty tarveselvitys.

Kevyen liikenteen kannalta vaarallinen on keskustaosuudella mm. Käärmeniementien liittymä-alue, jonka parantamisesta on suunnittelu meneillään. Myös koko Taipaleentien osuudella on paljon kevyen liikenteen onnettomuuksia.

Joukkoliikenteen ongelmallisimmat osuudet ovat Taipaleentiellä ja valtatiellä 23 välillä Ämmäkoski - Kivipurontien liittymä. Eniten haittaa on ruuhkista johtuvista viivästymisistä sekä Taipaleen kanavasillasta.

### Yhteenveto ja johtopäätökset

#### Valtatie 5

- Valtatie 5 parantamista suunnitellaan parhaillaan etelästä Käpykankaan liittymään saakka. Myös ongelmallinen Käpykankaan liittymä on suunnittelun alla.
- Mikäli valtatie 5 parantamishanke jatkuu Käpykankaalta pohjoiseen, korjautuu myös Varkauden portin

liittymän ongelmat ja kevyen liikenteen yhteystarpeet.

- Valtatie 5 suunnittelussa huomioidaan myös tieympäristön parantaminen ja liikennemeluntorjunta.

#### Valtatie 23

- Liikenneturvallisuuden, myös kevyen liikenteen turvallisuuden parantamisen tarvetta on keskustaosuudella Käpykankaalta Taipaleentielle ja Taipaleentiellä kokonaisuudessaan.
- Käärmeniementien liittymäsuunnitelman toteuttaminen on tärkeää kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi
- Kaupungin ja tiepiirin tulisi pohtia yhteistyössä mahdollisuuksia järjestää yhteys pohjoisen Könönpellon alueelta valtatielle 23 asutusta vähemmän haittaavalla tavalla
- Pohjoisen Könönpellon liikennemeluntorjunta tulisi suunnitella ja toteuttaa

#### Muuta

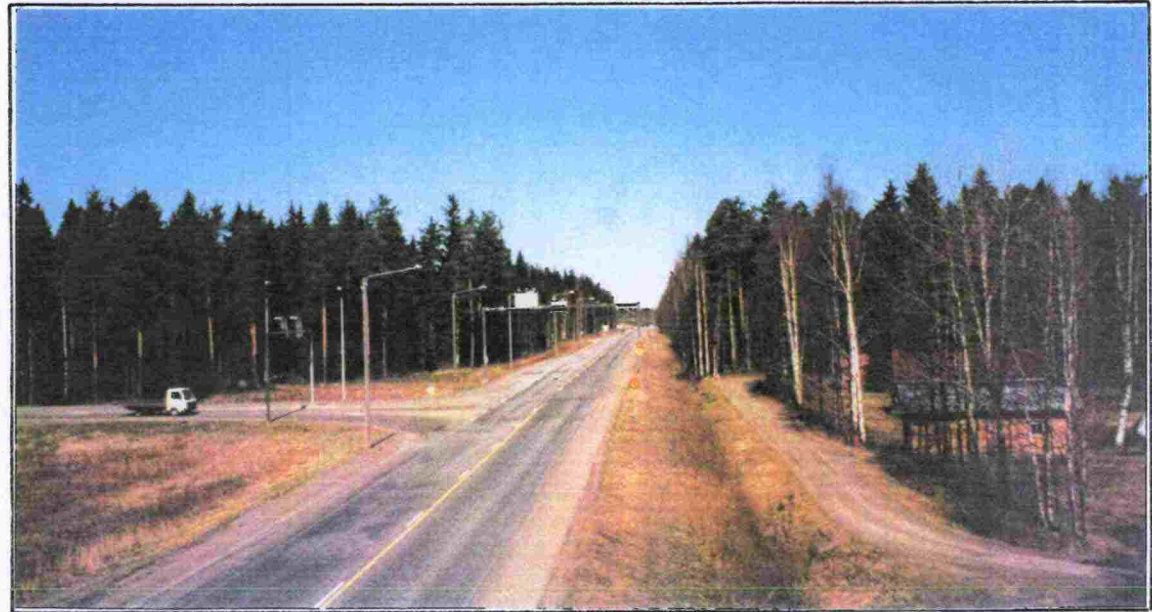
- Kangaslammentien kevyen liikenteen väylä ja sen alikulku Peltotien kohdalla (suunniteltu aloitusvuosi 1996)



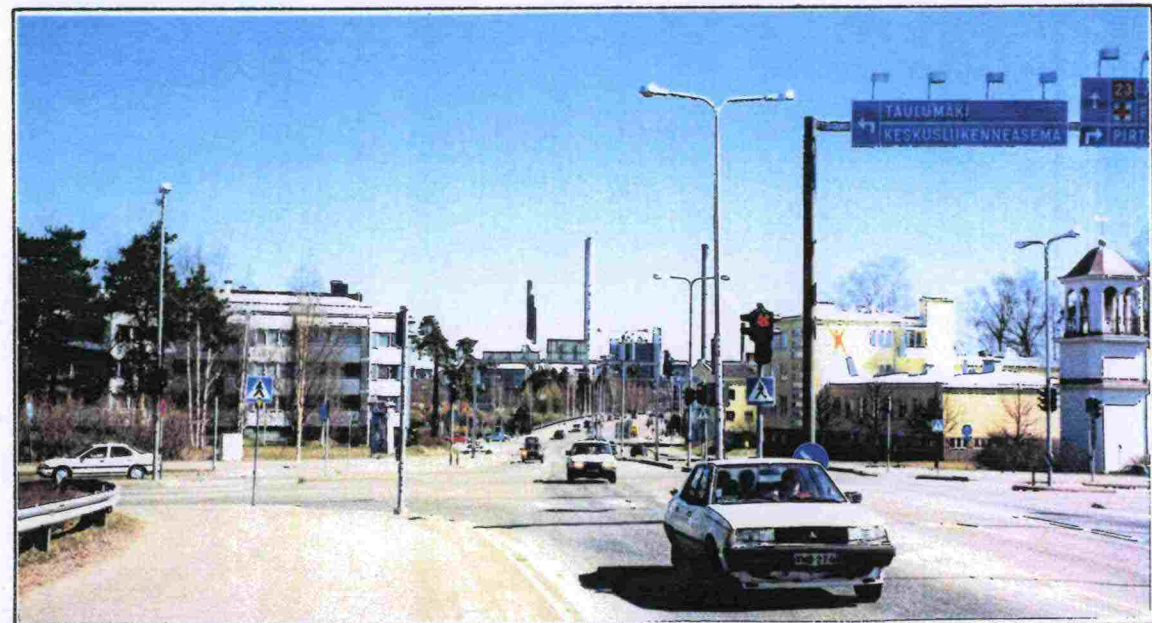
sekä Jäppiläntien parantaminen kevyen liikenteen väylineen tulisi toteuttaa suunnitelmien mukaan

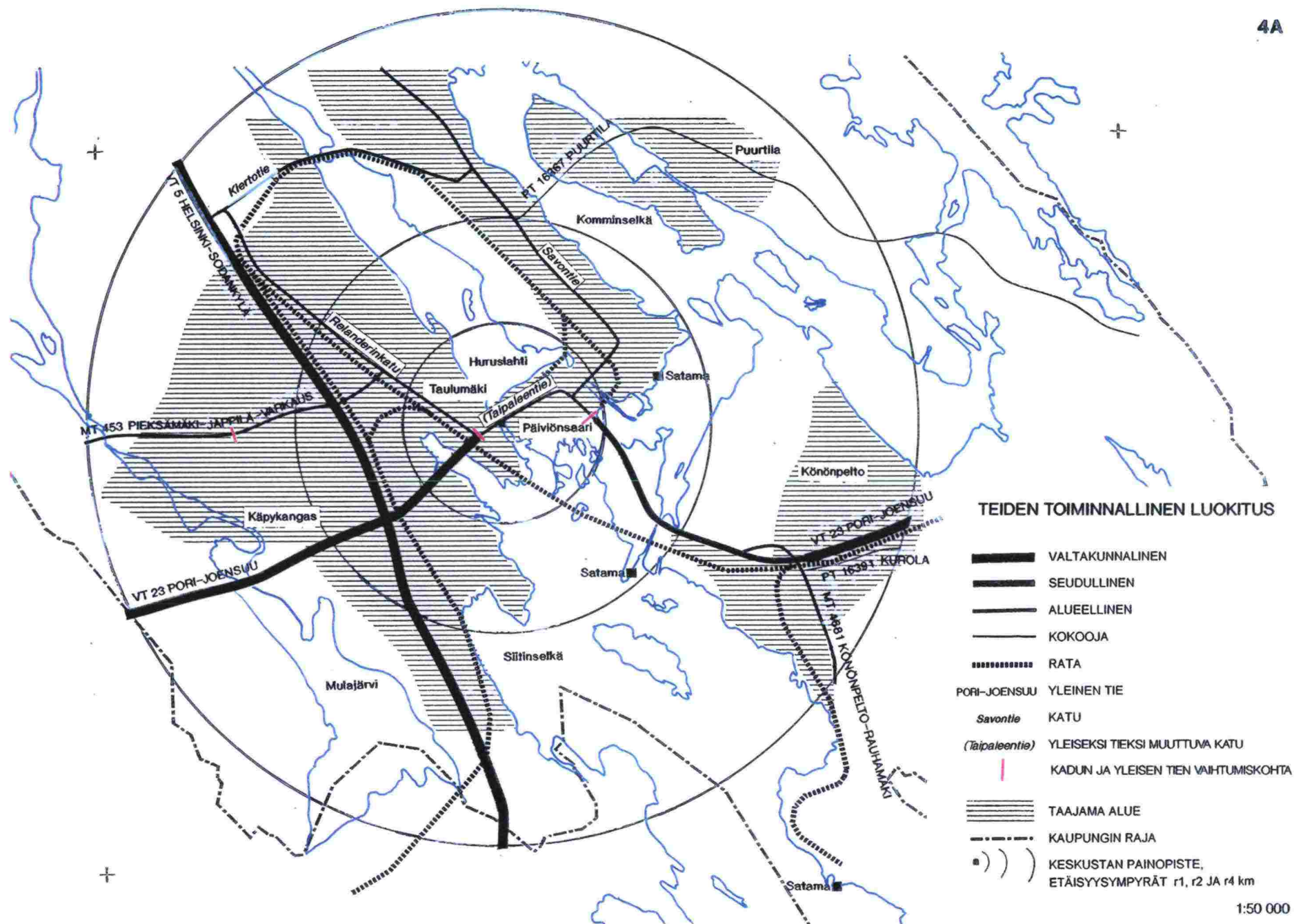
- Kevyen liikenteen yhteyksien jatkamistarvetta on Kangaslammin tien varrella Harjurannalle saakka sekä Puurtilantien ja Kurolantien varsilla.
- Kevyen liikenteen viitoitus tulisi suunnitella ja toteuttaa koko kaupungissa, mutta erityisesti valtatie 5 suuntaisella kevyen liikenteen reitistöllä.

Valtatien 5 ympäristö on suljettua.

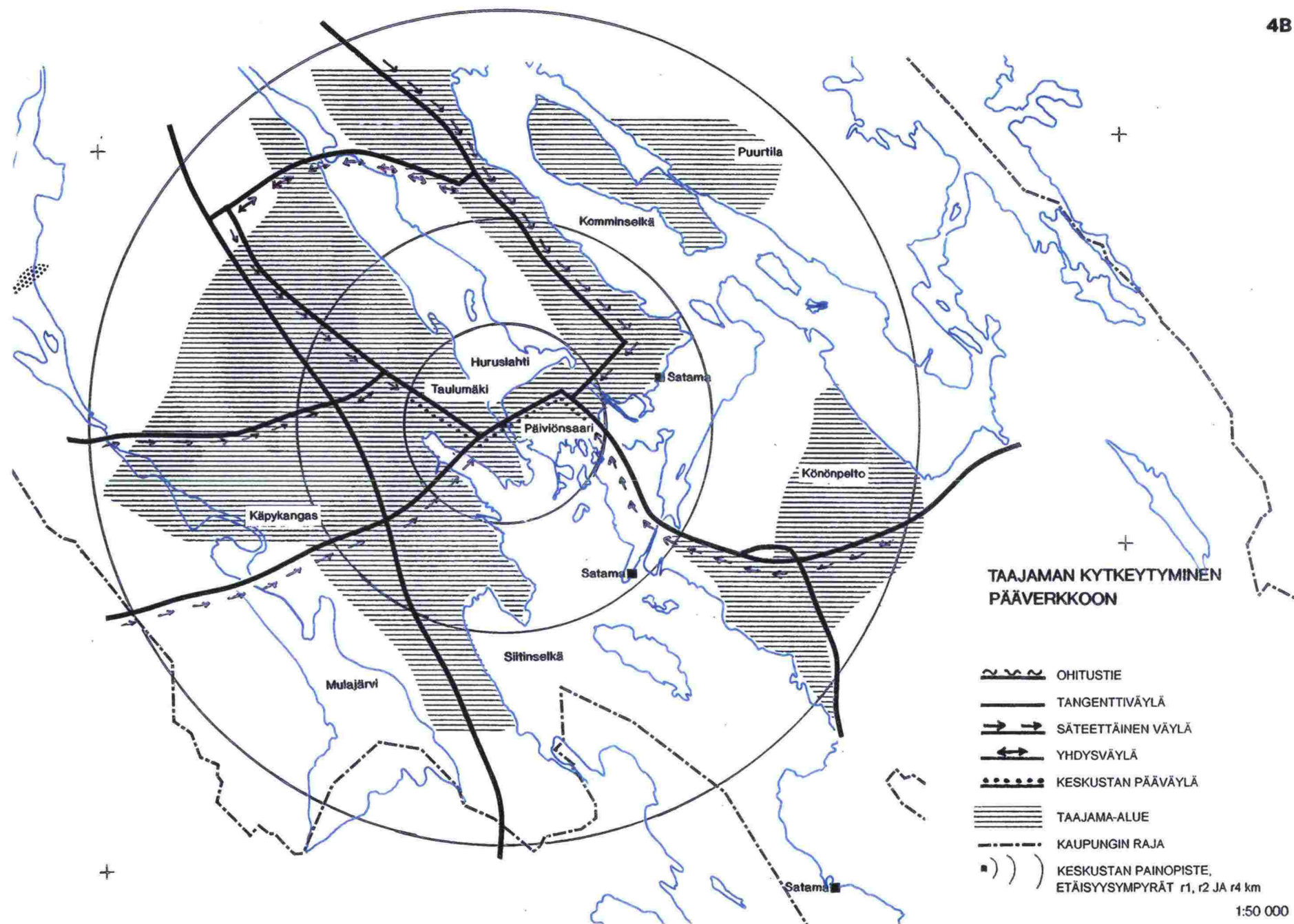


Valtatie 23 sukeltaa Varkauden keskustaan.

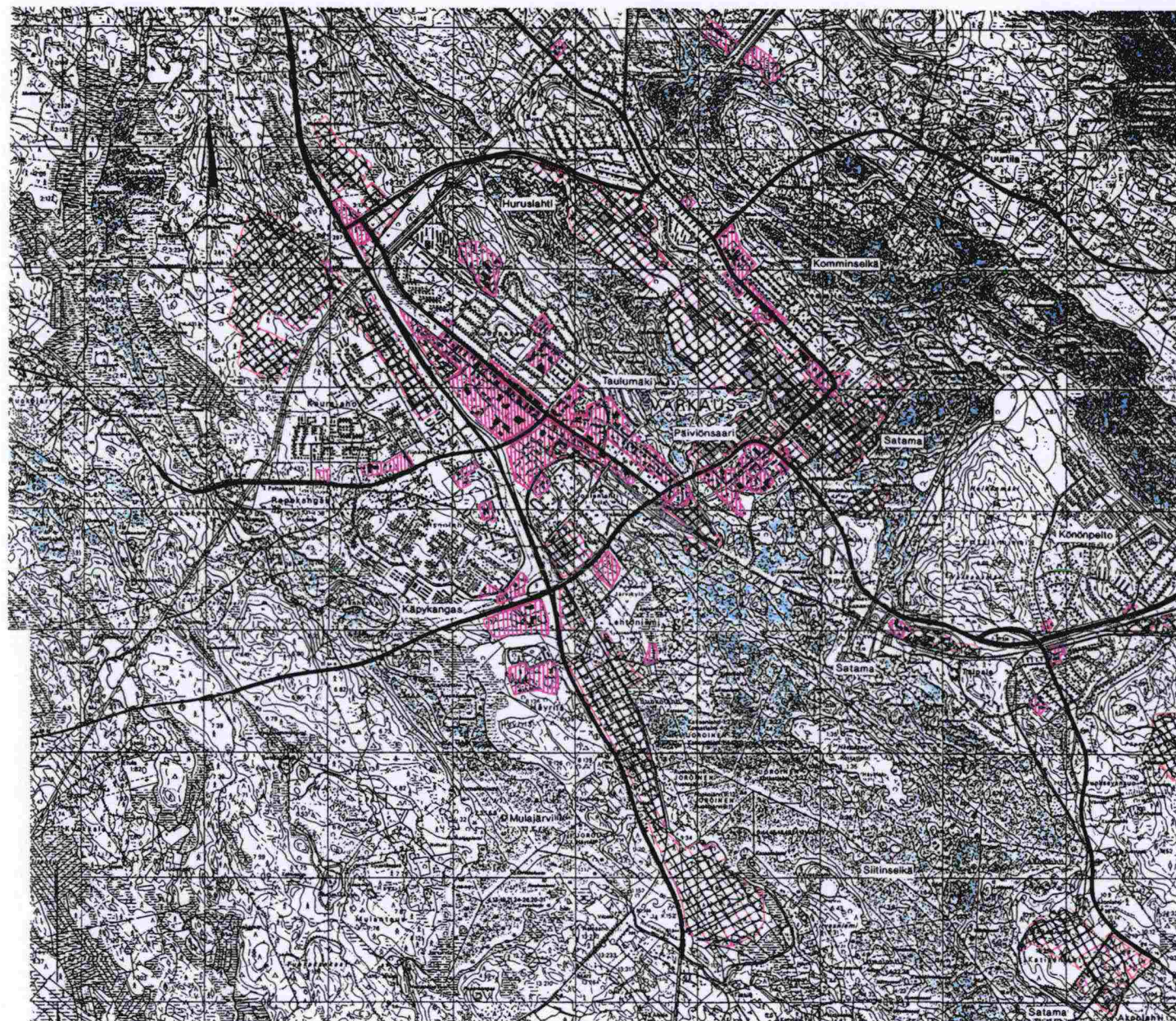















MAANKÄYTTÖ (YLEISKAAVA) 1:50 000

-  TEOLLISUUS- JA VARASTOALUE
-  PALVELUJEN JA KESKUSTAMINTOJEN ALUE
-  NYKYINEN ASUTUS (POHJAKARTALLA)



## YMPÄRISTÖ

1:50 000

KESKEISET TEKIJÄT - HAAITUT ONGELMAT

- RAUTATIE  
 RANTA  
 JOKILAAKSO  
 SUOJELUKOHDE, (RAKENNUS)  
 SÄILYTETTÄVÄ YMPÄRISTÖ  
 LUONNONSUOJELUALUE TAI SUOJELTAVA MAISEMA  
 MAAMERKKI  
 METSÄN REUNA  
 MELUESTE NYKYINEN  
 KAUPUNKINÄKYMÄ  
 AVAUTUNUT NÄKYMÄ  
 EPÄMÄÄRÄINEN REUNA  
 PUUTTUNUT KEVYEN LIIKENTEEN YHTEYS  
 SOLMUKOHTA  
 PORTTIKOHTA  
 KEHITETTÄVÄ TIEOSUUS/KOHDE

## SUOJELUKOHDE (RAKENNUS)

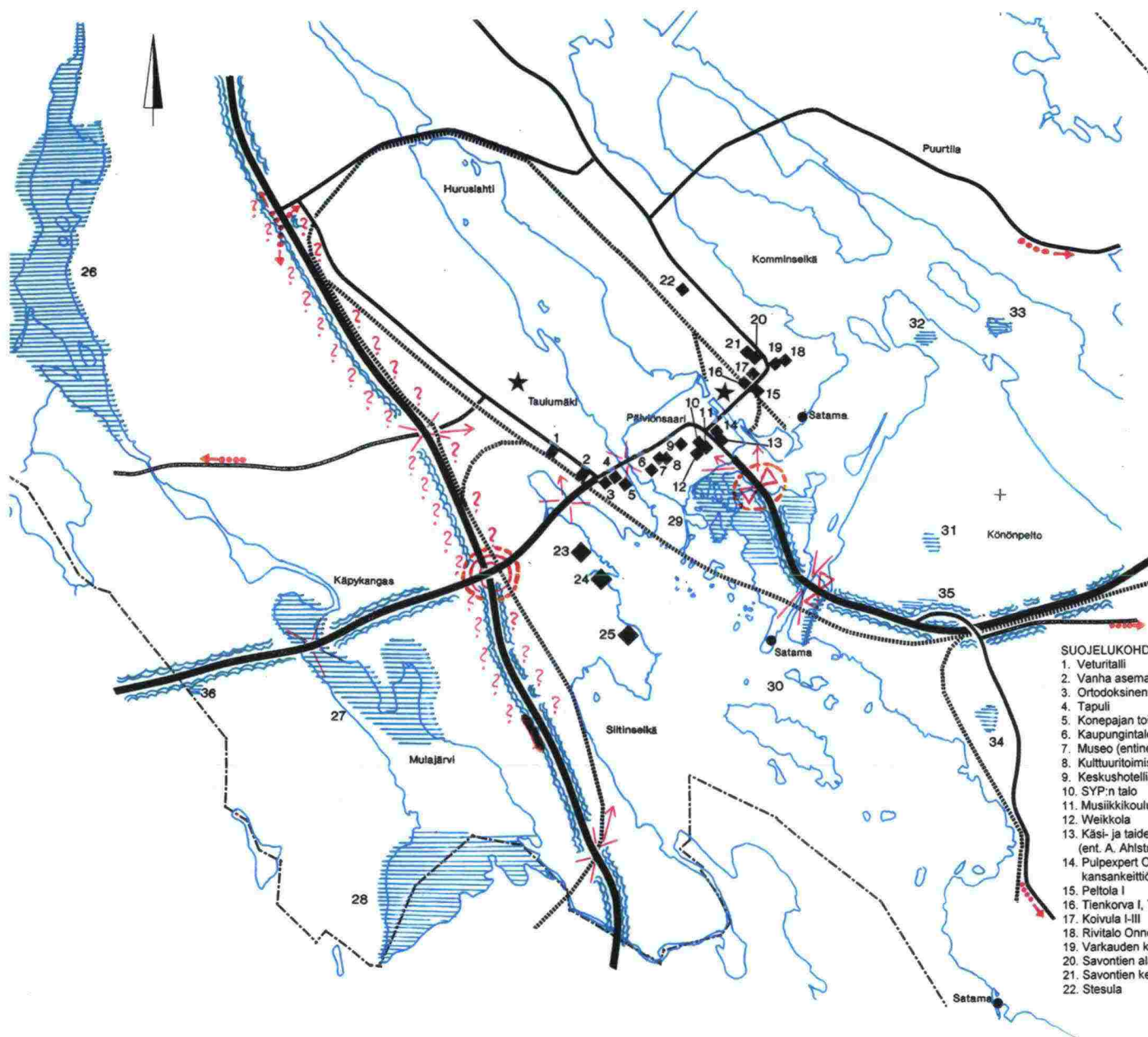
1. Veturitali
2. Vanha asemarakennus
3. Ortodoksinen kirkko
4. Tapuli
5. Konepajan toimistorakennus (entinen KOP)
6. Kaupungintalo
7. Museo (entinen Tehtaan hotelli)
8. Kulttuuritoimisto (Väinölä)
9. Keskushotelli
10. SYP:n talo
11. Musiikkikoulu (entinen posti)
12. Weiikkola
13. Käs- ja taideteollinen oppilaitos (ent. A. Ahlströmin tekninen koulu)
14. Pulpexpert Oy (entinen työmaahuolto, kansankeittiö)
15. Peltola I
16. Tienkorva I, Tienhaara I-II, Tienvarsi I
17. Koivula I-III
18. Rivitalo Onnela
19. Varkauden kirkko ja pappila
20. Savontien ala-aste
21. Savontien kerhotalo
22. Stesula

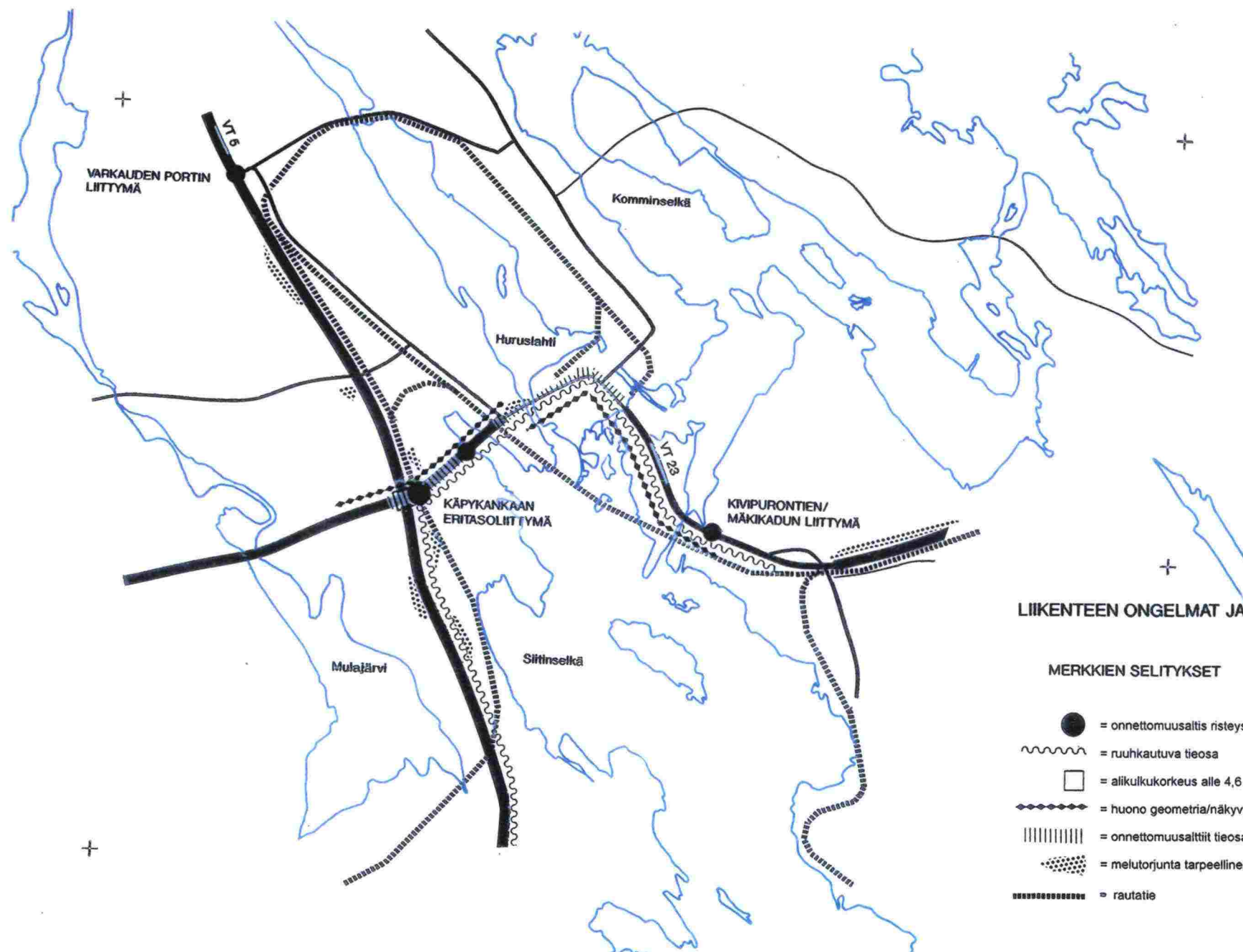
## SÄILYTETTÄVÄ YMPÄRISTÖ

- 23-25. Käärmeniemen/Lehtoniemen kolme asuntoaluetta

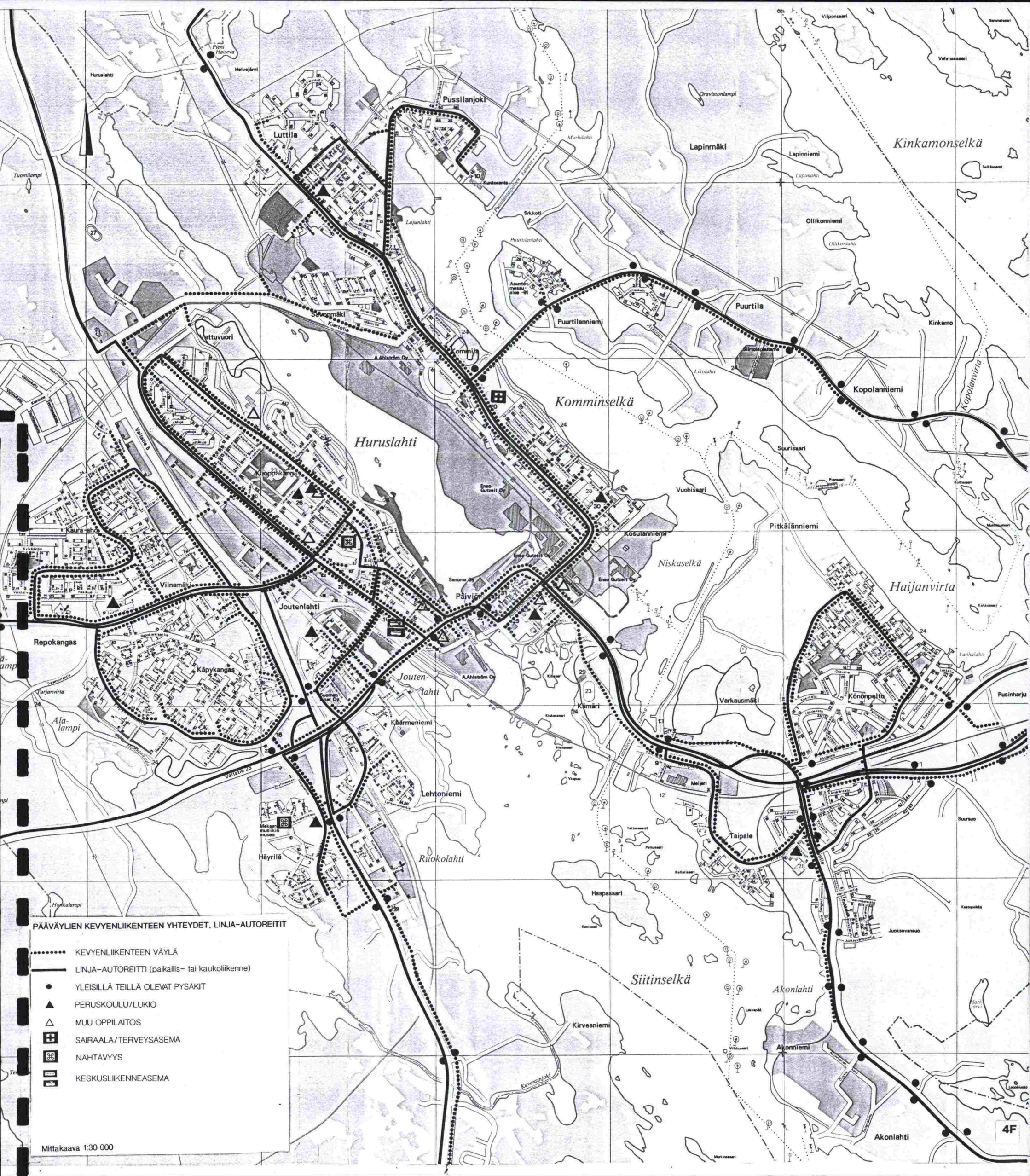
## LUONNONSUOJELUALUE, SUOJELTAVA MAISEMA TAI KASVUPAIKKA

26. Ruokojärvi
27. Mula
28. Mula
29. Kämäri/Ämmäkoski
30. Vanha kanava
31. Varkausmäki
32. Pitkälänniemen lehto
33. Haijunkanava/Kanavaasaari
34. Könönpellonsuo
35. Kangasajuruoho
36. Harjumasvalo









PÄÄVÄYLIEN KEVYENLIIKENTEN YHTEYDET, LINJA-AUTOREITIT

- ..... KEVYENLIIKENTEN VÄYLÄ
- LINJA-AUTOREITTI (paikallis- tai kaukoliikenne)
- YLEISILLÄ TEILLÄ OLEVAT PYSÄKIT
- ▲ PERUSKOULU/LUKIO
- △ MUU OPPILAITOS
- ☒ SAIRAALA/TERVEYSASEMA
- ☒ NÄHTÄVYYS
- ☒ KESKUSLIIKENNEASEMA



### 3. Johtopäätökset

Selvitys osoitti, että Savo-Karjalan tiepiirin yhteydenpito kaupunkeihin on ollut tiivistä, ja pääosa selvityksen yhteydessä kirjatusta tarpeista oli jo tiepiirin tiedossa. Selvityksen tavoite voidaan katsoa saavutetun sikäli, että tarpeet koottiin yhteen ja työn toteuttaminen tarjosi tilaisuuden yhteiseen tilannekatsaukseen kaupunkien kanssa.

Kaikissa tarkasteltavissa kaupungeissa pääväylien ja kaupunkirakenteen suhde oli erilainen johtuen jossain määrin erilaisiin ongelmiin ja ratkaisuihin.

lialmessa parhaillaan rakenteilla oleva valtatie ohittaa kaupungin, jolloin kaupunkiin johtavat sisääntulotiet ovat tärkeitä. Kaupungin sisäinen liikenne ja katurakenne sekä tieympäristö kaipaavat uudessa tilanteessa parantamistoimenpiteitä.

Joensuussa valtateista 6 ja 17 muodostuva kehätie kiertää keskustaa palvelun liikennettä tehokkaasti, mutta aiheuttaa maisemallisesti epämääräisen vyöhykkeen keskustan ja kehäväy-

län ulkopuolelle jäävien alueiden välille.

Kuopiossa kaupunki on kehittynyt nauhamaisesti moottoritietasoisien valtatie 5 varteen, ja tukeutuu valtatiehen. Seurauksena on kevyen ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten heikkeneminen, jolloin palveluiden saavuttaminen muutoin kuin autolla vaikeutuu.

Varkaudessa risteää kaksi valtakunnallista pääväylää. Valtatie 23 läpäisee keskustan ja valtatie 5 sivuaa sitä. Valtatie 23 osalta haasteena on keskustaliikenteen ja valtatie liikenteen yhteensovittaminen kumpaakaan kohtuuttomasti haittaamatta. Jokaisessa kaupungissa maankäyttöä ja liikkumista rajoittavat myös vesistöt.

Kun pääväylä sijoittuu kaupunkirakenteen sisälle, kuten Joensuussa, Kuopiossa ja Varkaudessa, estävät pääväylät kevyttä liikennettä, joukkoliikennettä ja poikittaista liikkumista. Lisäksi liikenne häiritsee tienvarsien asutusta ja toimintoja. Yleisenä ongelmana on myös orientoitavuus: Liikenteen aiheuttamien häiriöiden vähentämiseksi väylien ympärille pyritään jättämään suo-

jaavaa kasvillisuutta ja rakentamattomia alueita sekä joudutaan rakentamaan melusteita, jolloin orientoituminen jää helposti opastuksen varaan. Orientoituvuuteen omana kysymyksenään on alettu kiinnittää huomiota vasta viime vuosina. Kuluvana vuonna 1996 käyttöön otettavalla lisalmen ohikulkutiellä orientoitavuutta tuetaan tienvarsirakenteilla ja valaistuksella.

Kaupunkikohtaisesti toimenpidetarpeet voidaan tiivistää seuraavasti:

lialmessa tärkeimmät yleistä tiestöä koskevat puutteet tulevat ohikulkutien rakentamisen yhteydessä korjattua. Kaupungin sisäisen liikenteen järjestely ja kaduksi jäävän vanhan valtatie ympäristö ja katurakenne vaativat toimenpiteitä keskustan liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi. Tiepiirin ja kaupungin tulisi yhteistyössä tarkistaa myös sisääntulo-osuuksien ilme ja tiemaisema. Koko kaupunkialueella olisi tehtävä kattava kevyen liikenteen yhteyksien ja olosuhteiden tarkastelu. Meluntorjunnan tarve ja mahdollisuudet olisi tarkistettava vanhan valtatie varrella.



Joensuussa kehätiesuunnitelman toteutus parantaa monia nykyisiä ongelmia. Kehätiesuunnittelun yhteydessä ei kuitenkaan suunniteltu liikennemelun torjuntaa, vaikka haitta todettiin. Myös kehätien kaupungin puolelle jäävät valtatieosuudet, jotka tulevat muuttumaan kaduiksi, kaipaavat paikoitellen melusuojausta. Valtatiellä 17 melualueelle jäävää asutusta on Kuuselassa, Marjalassa, Kydön alueella ja Noljaassa. Kehätien kaupungin puolelle jäävät valtatateiden 17 ja 6 osuudet kaipaavat lisäksi tieympäristön jäsentämistä sopeutuakseen paremmin kaupunkikuvaan. Liikennejärjestelmäsuunnitelma kaupungin ja tiepiirin yhteistyönä on tarpeellinen erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteiden kehittämiseksi.

Kuopiossa kattavaa liikennejärjestelmäsuunnitelmaa pidetään tarpeellisenä valtatiehen tukeutuvan nauhakau-pungin kevyelle ja joukkoliikenteelle aiheuttamien kielteisten vaikutusten välttämiseksi. Kiireellisimmäksi todettujen melusuojausten ja viitostien maisemasuunnitelmassa todettujen toimenpidetarpeiden toteuttaminen poistaa esille tulleita ongelmia. Liikennemelulle altistuvista kohteista kiireelli-

simmän, Särkiniemen meluntorjunnan suunnittelu on alkamassa. Seuraavaksi kiireellisyysjärjestyksessä tulevat Hattalan ja Rahusenkaan melusuojaukset. Kuopiossa myös orientoitavuus kaipaa parantamista.

Varkaudessa valtatie 5 parannushankkeissa on kiinnitettävä huomiota valtatiellä oleviin vaarallisiin liittymiin ja epämääräiseen tieympäristöön sekä orientoitavuuden parantamiseen. Suunnitteluhankkeita, joissa ko. ongelmat voidaan ottaa huomioon, on meneillään ja alkamassa. Valtatie 23 keskustaosuudella haasteena on kaupungin sisäisen liikenteen ja valtatie liikenteen yhteensovittaminen. Keskustassa on onnettomuusalttiita liittymiä ja kevyen liikenteen turvallisuuden parantamisen tarvetta. Meluntorjuntaa tarvitaan erityisesti Pohjoisen Könönpellon kohdalla. Varkaudessa on myös kevyen liikenteen reitistön täydentämistarpeita, joista kiireellisimmät on jo suunniteltu ja tulossa toteutukseen.